ANNO XL - N. 5 COPIE 180.000 MAGGIO 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

LO ZUCCHERO
NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all'incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Presso i popoli civili e specialmente nell'Italia fascista nessun atto è considerato più importante del matrimonio, perchè esso rappresenta la fonte e assicura la continuità di vita della collettività nazionale.

Ecco la ragione per cui il matrimonio, accompagnato dal viatico delle leggi civili e religiose, gode dclla massima tutela ed è salvaguardato da ogni insidia, che ne turbi il sereno decorso e ne contrasti le finalità.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha voluto, da parte sua, e nei limiti delle sue funzioni, portare uno spontaneo contributo alla felicità di tutti i novelli sposi e sopratutto della prole nascitura, creando la

POLIZZA NUZIALE

la quale costituisce anzitutto un dono **perchè è esente dal pagamento delle prime tre mensilità di premio**; rappresenta un fervido voto augurale **perchè avendo essa la durata unica di 25 anni, ha la sua naturale scadenza nella data stessa, in cui gli sposi celebreranno le nozze d'argento;** ha un altissimo significato morale **perchè il Parroco, subito dopo la celebrazione del matrimonio, ne fa consegna agli sposi insieme con un libretto edito a cura della Santa Lega Eucaristica, nel quale sono riportati i precetti della religione e della legge civile sul matrimonio e l'Enciclica " Casti Connubii ".**

LA POLIZZA NUZIALE

però vuole anche richiamare ad uno dei più grandi doveri dei coniugi, a quello cioè di procreare, dando così vita e gioia alla famiglia, potenza alla Patria. E perciò tale polizza contempla un **PREMIO DI NATALITÀ** riservato a coloro che avranno sei figli viventi nati dopo l'accettazione del contratto e che avranno mantenuto in vigore il contratto stesso, pagando le quote dovute dalla quarta mensilità in poi. Verificandosi tali circostanze: *«l'Istituto pagherà immediatamente la metà della somma assicurata, concedendo inoltre, per l'ulteriore durata del contratto, l'esonero dal pagamento dei premi che sarebbero ancora dovuti per l'altra metà, la quale, ben s'intende, sarà poi pagata, nei termini dovuti».*

La **POLIZZA NUZIALE** inoltre gode anche di tutti gli altri benefici attribuiti alle «ASSICURAZIONI POPOLARI»; PARTECIPA AGLI UTILI DI ESERCIZIO dell'Azienda e a numerose provvidenze sanitarie istituite a favore di tutti gli assicurati in forma popolare.

Rivolgersi per chiarimenti alle Agenzie Generali dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

ALI NEL CIELO

Il « Raduno del Littorio ».

Il Reale Aero Club d'Italia organizza fra il 24 e il 30 agosto 1935-XIII, una competizione aperta internazionale denominata « Raduno del Littorio ».

Questa competizione, riservata a tutte le categorie di apparecchi da turismo, dovrà continuare le tradizioni del Giro Aereo d'Italia che non ha avuto più luogo dopo le affermazioni del 1930 e 1931.

Mentre le edizioni del Giro Aereo d'Italia erano ispirate ad un concetto prettamente di corsa, nella quale potevano avere buone probabilità di piazzamento solo macchine particolarmente studiate e uomini di eccezione, il « Raduno del Littorio », ispirandosi all'opera che il Governo Fascista svolge nel senso di rendere sempre più accessibile alle masse la pratica dal volo, avrà prerogative essenzialmente turistiche, in modo da consentire la partecipazione di aeromobili da normale turismo e di concorrenti di qualunque abilità.

La competizione è divisa in due parti: un « Avioraduno » a Roma (giorni 24 e 25 agosto) ed un « Circuito » (27-30 agosto) con partenza e ritorno a Roma.

Il percorso del Circuito è stato fissato come segue:

27 agosto

Roma-Littoria (controllo in volo)	km. 63.800	
Littoria-Sessa Aurunca (controllo in volo)	» 77 500	
Sessa Aurunca-Napoli	» 57.800	
	km. 199.100	

28 agosto

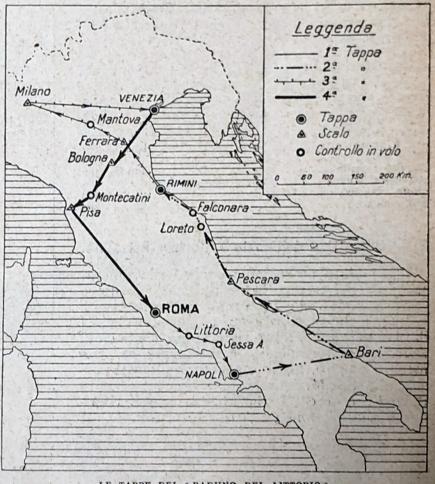
Napoli-Bari		km. 212.500
Bari-Pescara		» 262.400
Pescara-Loreto (contr. in volo)	km. 122.700	
Loreto-Falconara » » »	» 27.500	
Falconara-Rimini	» 78.000	
		» 228.200
		km. 703.100

29 agosto

Rimini-Ferrara		km. 116.500
Ferrara-Mantova (contr. in volo)	km. 73.200	
Mantova-Milano	» 129.300	
		km. 202.500
Milano-Venezia		» 247.200
		km. 566.200

30 agosto

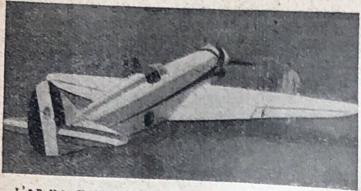
Venezia-Bologna		km. 131.000
Bologna-Montecatini (contr. in volo)	km. 83.700	
Montecatini-Pisa	» 38.500	
		km. 122.200
Pisa-Roma (Littorio)		» 258.400
		km. 511.600

Lo sviluppo totale risulta così di 1980 chilometri divisi in 4 tappe, con 10 atterraggi obbligatori e 6 controlli in volo.

LE TAPPE DEL « RADUNO DEL LITTORIO ».

Italia - Nuovo aeroplano da turismo.

Hanno avuto recentemente inizio i voli di prova all'aerodromo di Bresso (Milano) di un nuovo aeroplano rapido leggero, l'« F. N. », costruito da una ditta milanese e progettato dai fratelli Nardi.

L'apparecchio è un biposto, monoplano ad ala bassa a sbalzo di costruzione mista. *Velatura:* profilo semispesso, biconvesso, forma trapezoidale a bordi arrotondati. Alettoni a grande allungamento, a comando differenziale. Alette di curvatura su tutta lunghezza del bordo di fuga della sezione centrale; sezioni esterne munite di alette d'infradosso e

d'alettoni aumentanti la curvatura dell'ala. Sezione centrale in tubi d'acciaio saldati (brevetto Nardi); sezioni esterne in legno; rivestimento in legno. *Fusoliera:* sezione rettangolare, struttura in tubi d'acciaio saldati, rivestimento in metallo e in tela. *Carrello:* rientrante nell'ala, del tipo a forcella, con ammortizzatori oleopneumatici. *Gruppo motopropulsore:* un motore Fiat A 70 da 200 CV a compressore.

L'« F. N. », IL NUOVO AEROPLANO ITALIANO DA TURISMO.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	8,30
lunghezza totale	»	7,25
altezza massima	»	2,10
superficie portante	mq.	11,90
peso a vuoto	kg.	540
carico utile	»	300
velocità massima	km./h	300
velocità minima	»	80
quota tangenza pratica	m.	7500
autonomia	km.	800

Il traffico dell'« Ala Littoria » nel 1934.

Il seguente prospetto riporta i rilevamenti statistici del traffico aereo italiano sulle linee esercite dall'« Ala Littoria » nell'anno 1934.

I dati che si riferiscono al periodo che va dal gennaio all'ottobre riguardano la « Società Aerea Mediterranea », con l'aggiunta, nei mesi di giugno, luglio e agosto, delle reti passate alla S.A.M. in seguito al concentramento delle linee aeree. I due ultimi mesi si riferiscono alla gestione dell'« Ala Littoria ».

Il « Raduno Sahariano » di Gadames.

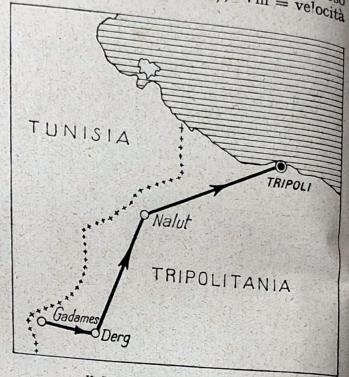
Il « Raduno Sahariano » di Gadames, gara contemplata dal « Calendario Aeronautico Internazionale 1935 », è una competizione organizzata dal Reale Aero Club d'Italia, tramite l'Aero Club della Tripolitania, per il periodo 28 maggio-1° giugno 1935.

La gara — che è aperta agli aeroplani leggeri di tutte le categorie, compresi gli anfibi — consta di:

un *avioraduno*, e di
una *gara di velocità*.

L'avioraduno è regolato dalla formula:

$$N = \frac{L \ Vm}{20 \ W} + \frac{3000 \ n}{W} \cdot \frac{2000}{Q}$$

dove: N = numero dei punti; L = percorso compiuto in volo (in km.); Vm = velocità media di volo (in km-h); W = potenza del motore; n = numero dei componenti l'equipaggio; Q = carico alare.

IL PERCORSO DELLA GARA DI VELOCITÀ.

	Km. volati	Passeggeri N.°	Merci kg.	Bagaglio kg.	Giornali kg.	Posta kg.
Gennaio						
Febbraio	113.207	793	4.475	16.697	932	492
Marzo	95.701	712	2.838	13.409	654	507
Aprile	126.835	1.081	4.559	19.972	1.402	761
Maggio	130.276	1.452	4.811	25.417	897	947
Giugno (1)	130.970	1.511	4.911	27.833	1.030	1.312
Luglio (2)	164.726	1.761	4.022	30.269	2.365	2.399
Agosto (3)	279.404	2.244	8.615	39.239	6.778	3.056
Settembre	330.873	3.178	9.887	52.918	2.948	3.189
Ottobre	304.654	3.300	7.968	54.809	8.384	3.084
Novembre	302.960	2.832	8.539	48.047	11.025	3.076
Dicembre	291.415	2.265	10.661	41.586	9.355	2.965
	247.407	1.866	12.988	33.783	8.210	2.854
	2.518.428	22.995	84.274	403 979	53.980	24.642

(1) Compresa la rete aerea dell'Egeo (1° giugno). – (2) Assorbita la rete della S A. Navigazione Aerea (1° luglio). – (3) Assorbita la rete della Società Italiana Servizi Aerei.

La gara di velocità è regolata dalla formula

$$M = \frac{200\ Vm}{W}$$

dove: M = numero dei punti; Vm e W hanno il significato espresso precedentemente.

La classifica per il raduno sahariano è data da:

$$G = N + M$$

L'avioraduno consiste nella radunata in volo a Gadames degli apparecchi partecipanti alla gara di velocità. Il percorso in volo dalla sede di partenza dei concorrenti (L) dovrà essere compiuto nei giorni 28 e 29 maggio.

La gara di velocità si svolgerà invece il 31 maggio sul percorso seguente:

Gadames-Derg	km.	93
Derg-Nalut	»	187
Nalut-Tripoli (Mellaha)	»	240
Totale	km.	520

Le manifestazioni aeree del 1935.

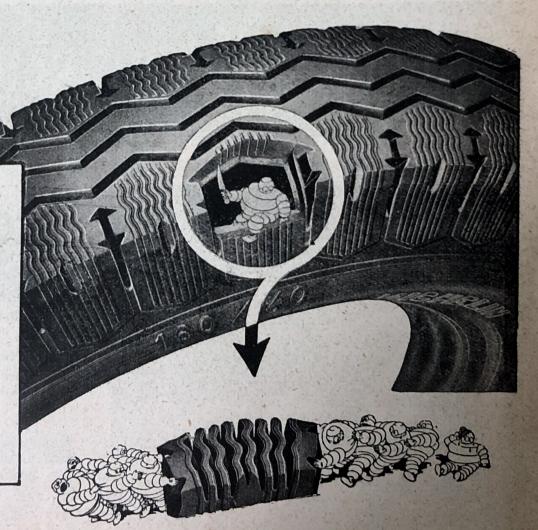
Nel febbraio scorso si è tenuto a Parigi il Consiglio Generale della Federazione Aeronautica Internazionale, preceduto dalla riunione della Commissione d'Aeronautica Sportiva Internazionale e dalla Commissione Internazionale del volo senza motore.

Fra le varie decisioni prese dalla F.A.I., è stato approvato il seguente calendario sportivo per il 1935:

19 maggio	– Francia: Coppa Deutche
28 maggio-1 giugno	– Italia: Raduno Sahariano (Gadames)
17 giugno	– Svizzera: Corsa staffette fra tutti i mezzi di locomozione
7 luglio	– Francia: Le 12 ore di Angers
10-20 agosto	– Austria: Volo attraverso le Alpi
24-30 agosto	– Italia: Raduno del Littorio
4-18 settembre	– Svizzera: Volo a vela sulla Jungfrau

Il collegamento aereo fra l'Italia e l'Egitto.

Nel numero di marzo della *Rivista Aeronautica*, Carlo Rocca esamina il problema delle comunicazioni aeree italo-egiziane, problema che l'elevatissimo importo degli scambi commerciali esistenti fra le due Nazioni rende di grandissima importanza. E' infatti da osservare che di tutti i paesi del Mediterraneo quello che dopo la Francia presenta il maggiore volume di scambi con l'Italia è precisamente l'Egitto.

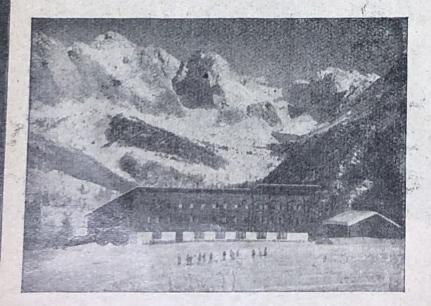
Circa la rotta da seguire, che naturalmente dovrebbe essere subordinata alle linee aeree italiane già esistenti, due soluzioni si presentano: proseguimento della Roma-Bengasi-Tobruch e proseguimento della Roma-Atene-Rodi. Il primo percorso ammonterebbe a chilometri 3100, il secondo a soli km. 2300. E' quindi evidente il vantaggio di questa

seconda rotta la quale oltre a far risparmiare 800 km. farebbe economizzare del tempo in misura notevolissima, dato che per buona parte dell'anno il percorso potrebbe essere effettuato nelle ore giornaliere evitando quindi la sosta notturna che sarebbe invece indispensabile sul percorso Roma-Alessandria via Tripoli-Bengasi. Il Rocca però si augura che, quando l'auspicata linea per l'Egitto venisse ad assurgere per frequenza di comunicazioni e per affluenza di viaggiatori a una importanza superiore a quella che attualmente potrebbe avere, si segua la rotta più diretta, evitando la deviazione Atene-Rodi.

Anche la rotta, per così dire, libica potrebbe divenire altrettanto interessante agli effetti del tempo impiegato se si potesse realizzare il collegamento diretto Siracusa-Bengasi evitando così la lunga deviazione per Tripoli, pur lasciando naturalmente collegata questa città a Bengasi con altra linea aerea di interesse locale. Insomma, questo doppio collegamento aereo Italia-Egitto potrebbe corrispondere all'attuale doppio collegamento marittimo (è infatti noto che i piroscafi celeri partono alternativamente da Trieste e da Genova) riproducendone i vantaggi di un aumento più che proporzionale del traffico.

Le linee aeree Italia-Egitto avrebbero anche un traffico locale assai notevole. Infatti tra la Libia e l'Egitto le comunicazioni marittime sono scarse e mal servite mentre la crescente importanza turistica della nostra Colonia e la possibilità di un prossimo allacciamento aereo Tripoli-Tunisi varrebbero ad attrarre sulla nuova linea un numero notevole di viaggiatori anche limitato al tratto Alessandria-Bengasi e viceversa. Fra Rodi e l'Egitto poi, gli scambi economici in pieno sviluppo e l'afflusso turistico sempre più numeroso diretto dall'Egitto verso l'Isola delle Rose sono sicure promesse di un importante traffico locale. Infine le linee in esame oltre ad accelerare la durata della traversata marittima per l'Oriente che potrebbe venire abbreviata di tre giorni circa qualora si stabilisse una coincidenza ad Alessandria, potrebbero costituire la base di partenza per l'auspicata linea che dovrà congiungere la Madre Patria alle Colonie dell'Africa Orientale.

L'articolo del Rocca era già stampato quando S. E. Valle, alla Camera, dava l'annuncio, accolto da entusiastici applausi, della prossima attuazione della linea Roma-Tripoli-Asmara-Mogadiscio su un percorso di 8800 chilometri.

Le linee aeree albanesi esercite dall'« Ala Littoria ».

È stata firmata a Tirana tra il Ministro dei LL. PP. ed il rappresentante della Società « Ala Littoria » una convenzione con la quale

il governo albanese concede alla società italiana il monopolio dell'esercizio di tutte le linee aeree dell'Albania per la durata di dieci anni.

Sviluppo dei servizi aerei tra la Svizzera e l'Inghilterra.

Per la prossima estate è promesso un più frequente servizio aereo per passeggeri fra Londra e la Svizzera.

Negli ultimi anni le « Imperial Airways » hanno organizzato durante i mesi estivi un servizio mattutino fra Londra e la Svizzera e un servizio pomeridiano fra la Svizzera e Londra.

La Compagnia svizzera di traffico aereo « Swissair » ha iniziato con la collaborazione delle « Imperial Airways » la gestione di servizi quotidiani fra i due Paesi ma in direzione opposta e cioè: un servizio mattutino da Zurigo, Basilea a Londra e un servizio pomeridiano fra Londra e Basilea.

Il servizio gestito dalla « Swissair » ha avuto inizio il 1º aprile e quello gestito dall'« Imperial Airways » il 27 aprile. Ambedue continueranno ad essere gestiti quotidianamente salvo le domeniche, fino al 5 ottobre. L'apparecchio della « Swissair » lascerà Zurigo (aeroporto) alle 8,55 e giungerà a Croydon alle 12,50.

Servizio aereo giornaliero Barcellona-Maiorca.

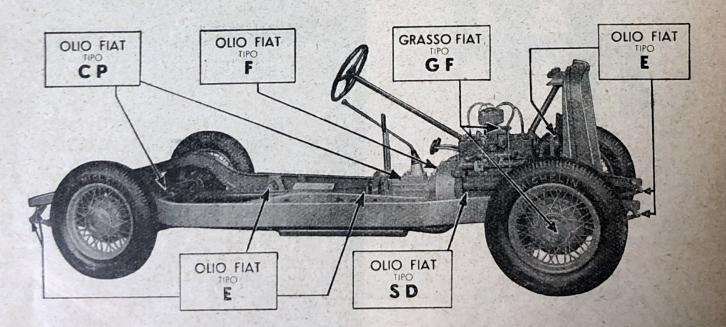
Nel febbraio scorso è stata inaugurata la linea aerea giornaliera Barcellona-Maiorca, servita da apparecchi capaci di trasportare otto passeggeri e tre uomini di equipaggio. Questa linea — in coincidenza con gli aeroplani del servizio Siviglia-Madrid-Barcellona — rende possibile il viaggio Siviglia-Palma di Maiorca in sole otto ore, compresi gli scali a Madrid e Barcellona.

Per chiudere il triangolo aereo Madrid-Barcellona-Palma, comincerà tra breve a funzionare un prolungamento dell'attuale linea aerea Madrid-Valenza, fino a Palma di Maiorca, mediante il quale questa risulterà doppiamente allacciata alla penisola.

L'aviazione militare russa.

Il Capo di Stato Maggiore delle forze aeree dei Sovieti, Chripin, chiudendo il 22 febbraio scorso la sua allocuzione radiofonica in occasione del 17º anniversario della fondazione dell'esercito russo, indirizzò le seguenti parole alle truppe dell'aviazione nazionale:

« Secondo la nostra fondata opinione noi siamo attualmente la più forte potenza aerea del mondo e abbiamo ferma intenzione di sviluppare ulteriormente questa forza ».

Secondo notizie della stampa tedesca i Sovieti disporrebbero attualmente di 160

squadriglie con un totale di 4300 apparecchi: di questi 3200 sono di prima linea e cioè 1084 da ricognizione e bombardamento leggero: 400 da medio bombardamento; 316 da bombardamento pesante; 400 da combattimento; 1000 da caccia.

Per la fine del secondo Piano Quinquennale (1937) è prevista la costruzione di altri 1060 apparecchi di cui 120 da ricognizione lontana, 80 da bombardamento pesante, 112 da combattimento e 340 da caccia, oltre a 12 idrosiluranti, 62 idro da bombardamento pesante, 92 idro da ricognizione, 242 idro da caccia.

Complessivamente quindi alla fine del 1937 l'aviazione militare sovietica disporrebbe, come *effettivi di linea*, di circa 4300 apparecchi così distribuiti:

ricognizione e bombardamento leggero	1296
bombardamento medio	400
bombardamento pesante	470
combattimento	512
caccia	1582

Velivoli radio-comandati per l'Armata aerea americana.

Alle forze aeree della Confederazione saranno presto aggregati alcuni reparti organici di velivoli muniti di pilota automatico e di apparecchi radio-comandati a distanza per la direzione del volo, ciò che permetterebbe di dirigere l'apparecchio sul suo obiettivo con una esattezza assoluta.

Il pilota automatico e l'apparecchio di direzione radio-comandato a distanza, che verranno installati sui nuovi apparecchi, sono totalmente diversi da quelli esperimentati in altri Paesi, e le loro caratteristiche vengono mantenute gelosamente segrete.

Dopo esperimenti e collaudi condotti per quindici mesi, è stata recentemente compiuta la prova finale a Oakland (California). Un monoplano bimotore è stato lanciato sul Pacifico e per oltre tre ore ha compiuto tutte le evoluzioni comandate da terra.

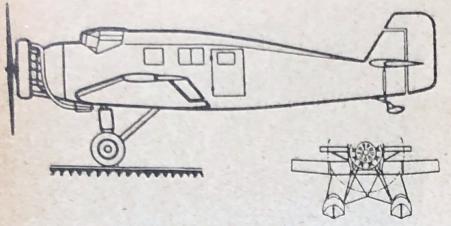
Nuovi velivoli sanitari.

Sono stati costruiti dalla « A. B. Flygindustri » di Limhamn, tre nuovi apparecchi sanitari per conto della Croce Rossa di Stoccolma.

L'equipaggiamento sanitario di questi nuovi apparecchi comprende due cuccette sovrapposte, un sedile per l'infermiere che accompagna gli infermi, un lavabo ed un armadietto per i medicamenti.

L'isolamento termico e fonico della cabina è stato tentato con l'impiego di materiale di copertura calorifugo e antivibratorio. La distribuzione dell'aria è ottenuta a mezzo di un

distributore di calore che spinge le sue calorie nel gas di scappamento.

Il velivolo è trasformabile in idrovolante o apparecchio a sci; è equipaggiato per il volo cieco, ed è munito di installazione radio telegrafica.

IL NUOVO VELIVOLO SANITARIO SVEDESE.

Come apparecchio terrestre può effettuare missioni sanitarie alla velocità massima di 240 chilometri orari.

Aviazione commerciale - Statistiche.

La Compagnia americana di navigazione aerea « United Air Lines » comunica le seguenti cifre sul traffico aereo registrato durante l'anno 1934. La Compagnia riferisce che malgrado gli indici soddisfacenti del traffico generale, il suo esercizio si è svolto in perdita a causa dell'annullamento provvisorio dei suoi contratti aeropostali all'inizio dell'anno scorso, e delle sovvenzioni insufficienti accordate all'amministrazione delle Poste.

chilometri percorsi	24.130.000
passeggeri trasportati	150.000
posta trasportata, kg.	1.361.000
merci, kg.	579.000

Le statistiche dell' « Air France » sul traffico sociale del 1934, segnalano le seguenti cifre:

chilometri percorsi	10.028.713
passeggeri trasportati	50.019
posta trasportata, kg.	219.486
merci e giornali, kg.	1.343.433

Le seguenti cifre si riferiscono all'attività dei servizi aerei cecoslovacchi gestiti durante il 1934 dalle società « Ceskoslovenské Statni Aerolinie » e « Ceskoslovenské Letecka Spolecnost »:

chilometri percorsi	987.833
passeggeri trasportati	13.138
posta trasportata, kg.	18.313
merci, kg.	421.000

VARIE

L'Esposizione Universale di Bruxelles.

Questa imponente manifestazione che, sotto l'alto patronato dei Sovrani belgi, occupa coi suoi magnifici palazzi e padiglioni un'area di 140 ettari presso il parco reale di Laeken ha aperto i suoi battenti alla fine di aprile per vivere un semestre di intensissima attività.

Il concorso di tutte le Nazioni del mondo ha fatto sì che l'Esposizione ospiti l'universalità della produzione umana permettendo al visitatore di ammirare i più recenti risultati conseguiti in ogni campo dall'industria e dalla scienza.

Ma l'Esposizione di Bruxelles, cosa ben naturale in un centro di secolare ed illustre attività artistica, ospiterà anche importantissimi prodotti dello spirito artistico di tutti i tempi e di tutte le tendenze: così una Mostra d'Arte Antica che sarà aperta al pubblico a partire dal 18 maggio raggrupperà i capolavori delle principali scuole di pittura; fra l'altro la Sezione Belga riunirà per la prima volta le più importanti opere della scuola del Bramante a partire dal 400. Tipica poi sarà una ricostruzione della vecchia Bruxelles che darà un quadro evidente della vita del XVIII secolo.

Come si è detto, le principali Nazioni del mondo si sono fatte rappresentare all'Esposizione di Bruxelles. Un posto fra i più importanti è occupato dall'Italia: l'interesse del Governo Fascista è reso evidente dall'ampiezza dell'area che esso si è riservata — 25.000 metri quadrati — e dal fatto di aver designato quale Commissario Generale S. E. il Conte Giuseppe Volpi di Misurata.

Il padiglione del Littorio è stato costruito su progetto degli architetti Libera e De Renzi, i creatori della facciata della Mostra della Rivoluzione a Roma. La facciata principale misura oltre 30 metri di altezza. Per lo scalone si accede alla sala d'onore, rivestita dei più preziosi marmi d'Italia. Una sala circolare, in fondo, è riservata a una grande mostra del libro italiano. L'ala di destra riunisce le principali attività culturali ed assistenziali del Regime. Dei plastici e dei diorami danno un'idea delle grandi opere pubbliche compiute dal Fascismo: direttissime Bologna-Firenze e Roma-Napoli, costruzioni di Littoria e Sabaudia, grandi bonifiche, grandi lavori della Roma di Mussolini, ecc. L'ala di sinistra è destinata alla Mostra delle Corporazioni. In una parte laterale del palazzo è raccolta la produzione dell'arte decorativa.

Un padiglione ospita un cinema dove funziona permanentemente l'Istituto « Luce ». Altri sono dedicati all'ottica, alla meccanica, all'industria tessile, alla seta, all'aeronautica, all'automobile, al turismo, ecc. Infine il « Padiglione Classico » è consacrato a Roma e alle arti. S. A. R. il Principe Umberto si è personalmente occupato dell'organizzazione della sala della pittura ove figurano opere celebri di nostri grandi Artisti.

Il Terzo Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Avrà luogo a Bruxelles dal 25 al 30 luglio c. a. e sarà in stretta relazione col Congresso Internazionale di Selvicoltura che vi si terrà nello stesso periodo di tempo.

Il Congresso tratterà tutti gli argomenti relativi ai carburanti sussidiari, solidi, liquidi e gassosi. Hanno già aderito i Ministeri e gli Enti delle varie Nazioni, interessati a tale problema. Il nostro Sodalizio vi sarà rappresentato dal suo Presidente, Sen. Carlo Bonardi.

Ricordiamo a questo proposito che il T.C.I. ha sempre seguito con vivo interesse questo importante problema ed ha anzi organizzato esso stesso, nel 1932, il 2° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante, al quale hanno preso parte i rappresentanti di 27 Nazioni.

Il Comitato organizzatore ha sede in Bruxelles, rue du Méridien, N. 5. Le domande di iscrizione, i rapporti e le comunicazioni dovranno pervenire al Comitato suddetto entro il 10 giugno p. v. Per ulteriori informazioni rivolgersi al nostro Sodalizio.

Prolungamento dell'autostrada Napoli-Pompei.

Con Decreto del 14 febbraio 1935 è stata approvata una convenzione fra lo Stato e la Società Anonima « Autostrade Meridionali », la quale è stata autorizzata a prolungare l'autostrada Napoli-Pompei fino all'interno di Napoli, cioè fino alla strada Emanuele Gianturco.

Quest'opera è ritenuta necessaria per facilitare la circolazione degli autoveicoli e l'afflusso di questi verso le zone turistiche della riviera meridionale del golfo di Napoli.

ANNO XLI · Sommario del Fascicolo di Maggio N. 5.

Abbonamento 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1935-XIII

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, con la massima sollecitudine: comunque in tempo utile perchè possa giungere entro il 31 Luglio 1935-XIII. La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1934, alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti e alla proposta di modificazione dello Statuto Sociale.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. – Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1935-XIII, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1934

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring per l'anno 1934 e le Relazioni del Consiglio e dei Sindaci relative, pubblicati nella Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1935-XIII, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Maggio 1935-XIII.*

NB. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	**Consiglieri proposti pel triennio 1935 - 1936 - 1937:**
1. **Bertarelli** Ing. Comm. **Mario.**	1. ....
2. **Bertolini** Comm. **Lorenzo.**	2. ....
3. **Fantoli** Sen. Ing. Prof. Gr. Cr. **Gaudenzio.**	3. ....
4. **Guasti** Avv. Gr. Uff. **Federico.**	4. ....
5. **Moldenhauer** Dott. Cav. Uff. **Carlo.**	5. ....
6. **Porro** S. E. Gen. Sen. Dott. Gr. Cr. **Carlo** dei Conti di S. Maria della Bicocca.	6. ....
7. **Rosetti** Avv. **Doro.**	7 ....
8. **Sansoni** Ing. Comm. **Francesco.**	8. ....
9. **Solmi** S. E. On. Prof. Gr. Cr. **Arrigo.**	9. ....
10. **Vismara** Ing. Comm. **Emirico.**	10. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	**Sindaci proposti per l'esercizio 1935:**
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ....

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

*Approvo la modifica all'*articolo 5 *dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato in fine alla* Relazione del Consiglio, *di cui sopra.*

NB. — Chi non approva è pregato di cancellare le due righe precedenti.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c*) *e*) *f*)

Affrancare
con bollo
da 10 cent.

Alla

Direzione Generale
del
Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 5 Maggio 1935 (A. XIII)

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria

DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27, 28, 29 e 42 dello Statuto Sociale sono indette per votazione « ad referendum », che si chiuderà il giorno 31 luglio 1935, le Assemblee Ordinaria e Straordinaria dei Soci del T. C. I.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul bilancio consuntivo per l'Esercizio 1934.
3. Voto sul bilancio consuntivo 1934.
4. Elezioni:

a) di dieci Consiglieri in conferma o sostituzione dei Signori: BERTARELLI ing. comm. MARIO; BERTOLINI comm. LORENZO; FANTOLI sen. ing. prof. gr. cr. GAUDENZIO; GUASTI avv. gr. uff. FEDERICO; MOLDENHAUER dr. cav. uff. CARLO; PORRO S. E. gen. sen. dr. gr. cr. CARLO dei Conti di S. Maria della Bicocca; ROSETTI avv. DORO; SANSONI ing. comm. FRANCESCO; SOLMI S. E. l'on. prof. gr. cr. ARRIGO; VISMARA ing. comm. EMIRICO.

b) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei Signori: LONATI rag. cav. uff. ANGELO; MAGNOCAVALLO rag. cav. CAMILLO; ROCCA dr. rag. G. B.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Proposta di modificazione all'articolo 5 dello Statuto Sociale (*v. pag. 328*).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 15 aprile 1935 - Anno XIII.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
CARLO BONARDI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1934

CONSOCI,

Parole di lutto profondo aprono quest'anno il nostro consueto rapporto. La perdita di Giovanni Bognetti, nostro Capo amato e illustre, ha suscitato un vivo rimpianto in tutto il Paese e ha lasciato nei nostri spiriti una traccia indelebile.

La genialità della mente superiore, la squisita umanità, l'alta idealità, alla quale con tenacia Egli sempre si è ispirato, ci fanno più acerbamente rimpiangere la Sua dipartita, ma anche rappresentano per noi un retaggio ideale prezioso e un comandamento. Noi li raccoglieremo entrambi e nel Suo ricordo animatore continueremo con fede la Sua e la nostra opera.

***

Il compimento di quarant'anni di vita del Touring ha provocato espressioni di cordiale simpatia per il nostro Sodalizio. Rivolgiamo qui un vivo ringraziamento ai Gerarchi, ai Soci, agli Amici, che hanno voluto ricordare la lieta ricorrenza e più che mai guardiamo ora all'avvenire, ben persuasi che il còmpito da assolvere, affidato al Touring, sia notevolmente vasto e utile al Paese.

Le frequenti occasioni che abbiamo avuto di discorrere dell'opera nostra su questa stessa Rivista e i numerosi articoli che la stampa, a cui va pure il nostro pensiero riconoscente, ha voluto dedicarle, ci esimono quest'anno dall'estenderci su quanto è stato fatto anche in epoca più recente.

Qui rileveremo soltanto come sia sempre confortante l'**incremento dei Soci:** i 427.158 aderenti registrati al 1° gennaio 1934, sono diventati alla data del 31 dicembre dello stesso anno 435.427. L'aumento di 8269 Soci va attribuito quasi completamente alla categoria dei Vitalizi. Pur riconoscendo che le condizioni fin qui offerte per l'inscrizione in detta categoria di Soci sono state notevolmente favorevoli, tanto da richiedere una modifica di cui diremo più ampiamente in questo stesso rapporto, vediamo in questo aumento una significativa fiducia nel nostro Sodalizio e nel suo programma.

***

La **consistenza patrimoniale,** determinata con la consueta prudenza, risulta esattamente espressa nel Bilancio che Vi presentiamo. Nulla è stato modificato rispetto agli anni precedenti, nei criteri di valutazione dell'importante capitolo dei valori pubblici e privati, che ammontano a L. 42.905.950,55 e che costituiscono per la maggior parte il fondo di garanzia dei Soci Vitalizi. Il minor valore al 31 dicembre 1934 di quei titoli che sono stati conteggiati sulle basi della valutazione di Borsa alla stessa data, ha trovato di fronte il fondo fluttuazione valori, costituito negli esercizî precedenti e che rimane fra le passività per il residuo di L. 731.337,55; cifra non eccessiva, ma certo ancora cospicua, se si tien calcolo che i titoli degli Istituti di Credito Fondiario e gli altri rimborsabili alla pari, figurano in bilancio al prezzo d'acquisto effettuato in periodi generalmente favorevoli e che perciò offrono alla data del rimborso una sicura fonte di ricuperi.

Ripetiamo l'assicurazione anche per quello che si riferisce ai titoli di Società immobiliari. Pur risentendo nel rendiconto di esercizio delle riduzioni verificatesi nel reddito di detti titoli in virtù dei noti provvedimenti, ciò che del resto si è verificato anche per gli altri impieghi, essi sono tali da rappresentare sempre un ottimo investimento.

Criterî sempre più rigidi vennero adottati nella valutazione delle pubblicazioni e delle varie attività, come nella ricognizione degli impegni e delle altre voci passive.

Il fondo di garanzia dei Soci Vitalizi è aumentato nell'esercizio, in conseguenza dell'aumento del numero dei Soci, di L. 1.984.875 ed è perciò salito a L. 36.089.750.

Il fondo di riserva passa, con l'aggiunta del residuo attivo dell'esercizio e con le sopravvenienze attive, da L. 3.434.472,40 a L. 3.557.853,98, con un aumento cioè di Lire 123.381,58.

La situazione patrimoniale, il Bilancio, il rapporto fra rendite e spese, sono del resto oggetto della vigilanza, si può dire quotidiana, da parte della Presidenza, dei Consiglieri e dei Sindaci che più particolarmente si occupano dell' Amministrazione. Siamo ben persuasi che senza una granitica finanza non si può guidare la nostra organizzazione.

La trasformazione del Consolidato in Redimibile, compiutasi con tanto successo, il passaggio del compenso dei titoli obbligazionari dal 6-5 % al 4 %, il minor reddito derivante dall'impiego in stabili non hanno inciso che in parte sull'esercizio 1934. I riflessi saranno più notevoli sul Bilancio 1935, ma già sono state prese tutte le misure per affrontare la situazione senza venir meno a quelli che sono gli impegni e le necessità del Sodalizio.

Fra questi provvedimenti ve n'è uno, al quale abbiamo già fatto cenno parlando della nostra consistenza numerica, che deve essere da Voi approvato con la **modifica dell'art. 5 dello Statuto,** riprodotto in calce alla presente nota nel vecchio testo e in quello che Vi proponiamo di adottare. Si

tratta della quota dei Soci Vitalizi. Calcoli accurati hanno dimostrato come la quota in vigore per detta categoria di Soci, posta in relazione ai redditi minori che si possono e si potranno ottenere col suo impiego, sia pure tenuto calcolo di tutti gli elementi che potranno concorrere nel tempo a migliorare la consistenza del fondo, non sia più tale da consentire al Sodalizio la copertura degli oneri relativi. D'altra parte, non si può prescindere dal considerare l'accresciuto numero dei Vitalizi, che rappresentano oggi oltre il 55 % dei Soci e la possibilità che, trascurando il ritocco della quota, il Sodalizio possa trovarsi fra non molto nella necessità di limitare la sua benefica attività. *È bene perciò che la quota di Socio Vitalizio sia portata, a partire dal 1° gennaio 1936 e limitatamente ai nuovi inscritti,* a L. 250,20 per l'interno e le Colonie, ed a L. 400,20 per l'estero, fermi restando il bonifico di L. 10 per i Soci annuali che chiedono il passaggio nella categoria dei Vitalizi durante il primo trimestre di ogni anno e la facoltà del versamento a rate.

Abbiamo viva fiducia che la proposta che sottoponiamo alla Vostra approvazione possa raccogliere unanimità di consensi: il ritocco è veramente lieve ed è da prevedere che esso non arresterà l'incremento di Soci in questa categoria che è espressione di forza e di unità della nostra compagine sociale.

⁂

Fra le **pubblicazioni periodiche** tengono sempre il primo posto *Le Vie d'Italia*, la nostra maggior Rivista, così gradita ai Soci, e *Le Vie d'Italia e del Mondo*, che nel suo terzo anno di vita si è vigorosamente affermata e ha trovato plausi e consensi.

La collezione ATTRAVERSO L'ITALIA si è arricchita nel 1934 del V Volume (*Toscana - Parte I*) dedicato all'illustrazione delle province di Firenze e di Pistoia. Il nuovo volume ha recato nelle case dei Soci un riflesso di quelle bellezze e di quei tesori che il genio toscano e italiano ha adunati nella città che fu a un tempo culla della lingua e dell'arte nostra.

Mentre si va ultimando la distribuzione del volume *Toscana - Parte II*, è in corso di avanzata compilazione, per il 1936, il Volume *Campania*. Napoli, il suo mare, il suo cielo, le isole paradisiache, le antiche città dissepolte, la pianura campana, i georgici paesaggi del Sannio e dell'Irpinia offrono tale ricchezza e varietà d'immagini, che la sintesi che veniamo componendo si annunzia come uno dei più attraenti volumi della serie *Attraverso l'Italia*.

La GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA è giunta al suo III volume, con la Parte II dedicata alle *Stazioni Alpine del Piemonte e della Lombardia*. Nel corrente anno si distribuirà ai Soci il IV volume, che illustrerà le stazioni della *Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia*.

Il rinnovamento della GUIDA D'ITALIA ha proceduto con immutati criteri: delle nuove edizioni profondamente rimaneggiate e aggiornate hanno veduto la luce nel 1934: *Venezia Giulia e Dalmazia* ed *Emilia e Romagna*. È da rilevare che la descrizione della Dalmazia, ora aggiunta a quella della Venezia Giulia, è opera del tutto nuova e inedita. Il Touring ha così voluto completare la sua guida con gli itinerari della sponda orientale dell'Adriatico, dove i turisti trovano così frequenti segni d'italianità. Sono prossimi alla pubblicazione due volumi della Guida completamente rinnovati: *Toscana* e *Lazio*.

Nella collezione della GUIDA D'ITALIA PER GLI STRANIERI è uscita una nuova edizione del volume *Italie Centrale et Rome*: presto verrà in luce il volume: *Italie Méridionale, Sicile et Sardaigne*.

La collaborazione col Club Alpino Italiano per la pubblicazione della GUIDA DEI MONTI D'ITALIA ha dato un primo frutto con il volume *Alpi Marittime*, mentre altri volumi vanno maturando.

La GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA incontra sempre il più largo favore: nel decorso anno vide la luce la terza edizione del volume *Il Medio e il Basso Isonzo*. Nel 1935, e proprio in questi giorni, si pubblica la quarta edizione del *Monte Grappa*, mentre sono in allestimento la seconda edizione della *Introduzione* e la terza del *Piave e Montello*.

Il **patrimonio cartografico** del Sodalizio si è accresciuto della nuova *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000*, agile e modernissimo strumento di turismo, adeguato alle splendide strade d'Italia. Quattordici fogli sono stati pubblicati nel 1934; gli altri 16 che completeranno la rappresentazione della Penisola e delle Isole saranno pronti nel 1935. Di questa Carta è stata predisposta anche un'edizione in forma d'Atlante. Il I° volume, che rappresenterà in 45 tavole l'Italia Settentrionale fino al parallelo di Firenze, è ora in corso di stampa e sarà pronto entro il corrente maggio. Sul verso delle tavole saranno riprodotte 106 piante di città appositamente disegnate per facilitare gli attraversamenti.

Tre nuovi fogli (4°, 5° e 6°) si sono aggiunti alla *Carta d'Italia al 500.000*, e due nuovi fascicoli (9° e 10°) hanno completato la *Carta Aeronautica d'Italia al 250.000*, pubblicata in collaborazione col R. Aero Club d'Italia.

Cinque nuovi fogli al 50.000 (*Ortles-Cevedale, Adamello-Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia*) hanno veduto la luce nella serie della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia*. Una speciale edizione del foglio *Passo di Rolle e Pale di S. Martino* al 50.000 con gli itinerari sciistici è stata pubblicata in accordo con lo Sci Club - C.A.I. Milano. Con queste opere, che richiedono un'accurata e costosa preparazione, il Touring apporta un sostanziale contributo al turismo montano e all'alpinismo, oggetto di

particolari cure da parte del Regime Fascista.

L'aggiornamento della *Carta d'Italia al 250.000* ha proseguito: 18 fogli dei 62 che la compongono sono stati pubblicati in edizioni più o meno profondamente rinnovate.

Il volume *Gli Stati del Mondo,* che raccoglie, con opportune modificazioni, i fascicoli di commento all'Atlante Internazionale, ha ottenuto un vivo successo. Frutto della collaborazione d'insigni Geografi italiani, questo aggiornato repertorio geografico e statistico di tutto il mondo, è il degno complemento dell'Atlante. Come l'Atlante, come la Guida d'Italia, come molte delle nostre pubblicazioni, è un'opera destinata — questa, almeno, è la nostra ferma fiducia — a durare, a rinnovarsi in successive edizioni, a formare uno strumento d'abituale consultazione, utile in ogni casa italiana; opera, dunque, degna delle tradizioni del Touring, sulla quale, a guisa di commemorazione, fu segnata la data del XL anniversario della fondazione del Sodalizio.

Tutta la vasta e varia e complessa materia che va sotto il nome di « Turismo » è stata riassunta in un'ordinata, organica visione d'insieme nel *Manuale del Turismo,* quasi un'enciclopedia di questo interessantissimo aspetto della vita della Nazione. Non è da stupire che un'opera che offre a tutti coloro che praticano il turismo, aeronauti, automobilisti, motociclisti, ciclisti, motonauti o semplici turisti in ferrovia o a piedi, notizie e dati, consigli e avvertimenti, abbia trovato le più liete accoglienze.

Fra le *Conferenze di propaganda turistica e di cultura* che il Touring diffonde, sono stati pubblicati tre nuovi testi: *Il problema forestale in Italia; Puglia* e *Lucania,* corredati ognuno da 60-80 diapositive.

La **propaganda alberghiera** si è svolta particolarmente attraverso la Rivista *L'Albergo in Italia,* apprezzata dagli albergatori a cui reca mensilmente le notizie più varie sulla loro industria. La *Scuola Professionale Alberghiera,* che il nostro Sodalizio ha promosso e dirige da quattordici anni per la preparazione tecnica, culturale e morale del personale d'albergo, ha potuto svolgersi nel decorso anno scolastico 1933-1934 e riprendere nel corrente 1934-1935 nelle condizioni di iscrizioni e di frequenza consuete.

La XII Mostra delle Forniture Alberghiere, organizzata dal nostro Sodalizio alla Fiera di Milano dello scorso anno, ha ottenuto il successo che dal suo primo inizio non le è mai mancato. Soprattutto vi si notava la rinnovata adesione delle maggiori Ditte partecipanti alle manifestazioni precedenti. Questo permanere di un gruppo di fedeli espositori costituisce la miglior dimostrazione dell'utilità tecnica della Mostra, in quanto prova l'interesse commerciale delle Ditte partecipanti, e quindi l'adesione da parte dell'industria alberghiera in genere dei nuovi ritrovati che concorrono all'organizzazione della ospitalità secondo le esigenze moderne.

La **propaganda forestale** si è svolta nel 1934 soprattutto a mezzo della Rivista *L'Alpe* che ha continuato a svolgere con successo il suo programma. Terminata col fascicolo del novembre-dicembre 1933 la serie dei tanto apprezzati numeri speciali riguardanti le essenze forestali italiane, si è iniziata nel 1934 la trattazione della flora forestale esotica con la pubblicazione dei primi due numeri a questa relativi, entrambi dedicati alle *Conifere Esotiche*: il primo agli *Abeti e Pini* e il secondo alle *Specie Varie.* Anche durante il 1934 il Sodalizio si è attivamente occupato del problema dei *Carburanti sussidiari* ed ha preso una parte notevole nella organizzazione del I Concorso Internazionale Alpino per autoveicoli a carburanti sussidiari, svoltosi dal 22 settembre al 4 ottobre 1934, lungo un percorso di circa 2000 chilometri attraverso le Zone Alpine dell'Italia, dell'Austria e della Svizzera: percorso che comprendeva ben 12 valichi dei quali taluni presentanti pendenze superiori al 20 %.

Al Concorso partecipavano autoveicoli italiani, austriaci, svizzeri e germanici alimentati da carburanti solidi (legna, carbone di legna) o liquidi (carburanti « Italia » e miscele varie). Particolarmente significativo fu l'ottimo comportamento degli autoveicoli a gassogeno, in quanto anche i pesanti autocarri ed autobus superarono agevolmente le notevolissime difficoltà del percorso e non diedero luogo ad inconvenienti di funzionamento.

Per quanto riguarda l'Italia, la partecipazione era assai limitata (3 vetture da turismo, di cui una con gassogeno a carbone di legna), che si comportarono per altro in modo più che soddisfacente. È da augurarsi che in una prossima manifestazione del genere il nostro Paese possa essere rappresentato in modo più degno della sua importanza e del progresso raggiunto dall'industria nazionale nel campo dei carburanti sussidiari.

In materia di **Escursioni e Campeggi** la attività del Touring si rivolse nello scorso anno principalmente all'organizzazione di due manifestazioni che accolsero l'adesione di molti Soci ed ebbero vivo successo. Esse furono: un'*Escursione nella Puglia,* nel mese di maggio, con visita del Gargano, e un'*Escursione dal Sabotino al Carnaro* nel mese di giugno, in occasione del Primo Decennale dell'annessione di Fiume.

Il *XIII Campeggio* si svolse a 2264 m. in Val Martello, nel Gruppo Ortles-Cevedale: ad esso parteciparono oltre 420 Soci, i quali svolsero un'intensa attività escursionistica ed alpinistica in tutta la regione. Fra essi numerosi gli Olandesi, che apprezzano sempre più queste nostre organizzazioni.

L'**opera dei Consoli** è stata notevolissima: il loro numero si è accresciuto di quasi

mille unità durante il 1934. Il maggiore incremento si è avuto nei Consoli Scolastici che da 162 sono saliti a 708, recando al Touring numerosissime nuove adesioni raccolte principalmente fra gli Insegnanti e gli studenti degli Istituti d'Istruzione Media e Superiore.

Anche i Consoli Civili e quelli Militari hanno continuato a darci la loro preziosa collaborazione nei varî campi nei quali questa viene ad essi richiesta, confermando una volta ancora le nobili tradizioni di amicizia e di fedeltà disinteressata e illimitata verso il Sodalizio, che costituiscono una prerogativa del Corpo Consolare del Touring, al quale si rivolge la nostra più viva riconoscenza. Essi ci hanno consentito di cogliere la messe migliore di Soci fra i giovani, fra quelli di essi, specialmente, che appartengono ai Corpi armati dello Stato, che frequentano le Scuole medie e superiori o che fanno parte delle più importanti istituzioni del Paese. È appunto in questo campo che rivolgiamo tutte le agevolazioni che ci sono consentite e la nostra propaganda, convinti dell'importanza di una sempre maggiore diffusione delle cognizioni geografiche tra le nuove generazioni, cui il Paese — sotto la vigile cura del Regime — chiede, favorendola con ogni mezzo, una sempre più accurata preparazione.

Gli **Affiliamenti** hanno segnato nel 1934 un lieve tempo d'aspetto, dovuto al desiderio del Touring di lasciare la propria targa — e la raccomandazione che in tale concessione è implicita — soltanto a quegli esercizi che ne sono veramente meritevoli e che mantengono scrupolosamente i loro impegni verso il Sodalizio e verso i Soci. Gli alberghi affiliati alla data del 31 dicembre 1934 erano 744; le farmacie 502; le autorimesse 376; i meccanici 376; le rivendite di benzina e lubrificanti 178; quelle di fotografie locali 61; per contro le Ditte varie affiliate segnano un lieve aumento: da 934 a 971.

Alla fine del 1934 i medici affiliati erano 1155; i legali 475.

Il **Servizio Informazioni e l'Ufficio di consulenza legale** hanno, come per il passato, fornito giornalmente assistenza e consiglio a numerosissimi Consoci. Il primo e, in minor misura, anche il secondo, svolgono pure una funzione di propaganda all'estero, giacchè assai frequenti sono le richieste d'informazioni turistiche e di assistenza da parte di turisti stranieri.

Il **Servizio Dogane, Trittici e Carnets.** - Il movimento dei trittici e carnets è sempre intenso. È infatti rilevante l'ammontare di L. 9.979.209 esposto nel bilancio per i depositi cauzionali esistenti al 31 dicembre 1934. La somma è lievemente inferiore a quella dello scorso anno perchè la preferenza dei Soci va sempre più accentuandosi verso il cauzionamento con forma assicurativa, la quale, di conseguenza, è in costante aumento.

Sempre nell'intento di facilitare i nostri Soci sono state ammesse altre Società alla Convenzione per il cauzionamento dei documenti doganali e sono state portate sensibili diminuzioni nelle tariffe dei premi: il premio d'assicurazione è stato portato da 2 per mille a 1.30 per mille e per le macchine utilitarie (Balilla) a 1 per mille. Per le motociclette con e senza carrozzino è stato fatto un accordo speciale, per cui i nostri Soci motociclisti possono ottenere un trittico od un carnet pagando il premio minimo di L. 15, mentre rimane sempre ridotto alla metà il costo del documento doganale.

Per i numerosi Soci ciclisti che si recano in Francia vi sono ora due tipi di tessere: una tessera verde, valida per un solo passaggio e per un soggiorno in Francia non superiore a un mese e una tessera bianca valida per tutto l'anno in corso e per un numero illimitato di passaggi. Molto numerose sono le richieste da parte dei Soci che si recano all'estero della tessera dell'Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) che serve di presentazione presso i Clubs esteri nei varî Stati.

Nel 1934 non era ancora avvenuta l'applicazione del « carnet fiscal » istituito dalla Società delle Nazioni il 30 marzo 1931. Il « carnet fiscal », che ha la validità di un anno, durante il quale non può essere sostituito per nessuna ragione, serve per ottenere durante 90 giorni complessivi di soggiorno l'esonero dalle tasse di circolazione sull'autoveicolo nei paesi firmatari della Convenzione. Attualmente (1935) il « carnet fiscal » può essere rilasciato dalle RR. Prefetture, ma non occorre per chi si reca negli Stati confinanti con l'Italia, esclusa la Jugoslavia, nè per la Spagna e la Germania.

***

Nel campo del **miglioramento stradale,** l'*Istituto Sperimentale Stradale,* attualmente gestito in comune col R.A.C.I., ha funzionato regolarmente nello scorso anno provvedendo ad eseguire le prove sui campioni di materiali stradali inviati all' uopo dall' Azienda Autonoma Statale della Strada, da Province e Comuni, da Ditte private.

Nel corso del 1934 vennero provati N. 1040 campioni contro 895 nel 1933. La maggior parte di questi campioni — ben 598 — pervenne ancora dai Compartimenti dell'A. A. S. S. come negli anni scorsi; e l'Azienda corrisponde all'Istituto, in compenso di questo importante servizio, un sussidio annuo fisso, mentre l'eccedenza delle spese viene sostenuta in parti uguali dal Touring e dal R. A. C. I., giusta la vigente convenzione. Oltre al predetto suo còmpito principale delle prove sui materiali stradali, l'Istituto ha continuato a svolgere l'altro pure importante della consulenza e dell'indagine scientifica nel campo della tecnica stradale, dando opera particolare nell'anno scorso per la redazione delle Norme ufficiali per le prove sui

materiali stradali di prossima emanazione, e svolgendo studi sperimentali per incarico di varie Commissioni istituite presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Tra le varie pubblicazioni dell'Istituto merita, per l'anno scorso, particolare menzione una Relazione circa i risultati della Strada Sperimentale di Binasco, edita in bel volume per conto dell'A. A. S. S.

Sempre viva ed attiva è la *Commissione Miglioramento Strade* composta dei Capi di tutti gli Uffici Tecnici delle Province e dei Comuni capoluoghi di Province. Con l'anno scorso si è fatta coincidere la riunione di detta Commissione con una visita istruttiva a strade ed opere stradali, organizzando per gli intervenuti un Giro della durata di pochi giorni con un percorso in autobus di alcune centinaia di chilometri, profittando della guida cortesemente offerta dai funzionari degli Uffici interessati. Nell'aprile 1934 si sono così visitate molte strade della Lombardia e del Veneto: il prossimo Giro si svolgerà probabilmente nella Sicilia, avendo per meta la nuova Strada dell'Etna e le cave asfaltiche di Ragusa.

Queste escursioni incontrarono grandissimo favore, e gioveranno grandemente a sviluppare il senso di cameratismo tra i funzionari tecnici stradali ed a mettere in comune le esperienze dei singoli Uffici.

I Congressi. Il 1934 ebbe particolare importanza per la tecnica stradale essendosi in detto anno tenuto il VII Congresso Internazionale della Strada in Monaco di Baviera. A quel Congresso l'Italia fu rappresentata da una Delegazione ufficiale di cui faceva parte il Direttore del nostro Istituto Sperimentale Stradale per designazione del Touring. L'Italia fu tra le pochissime Nazioni che presentarono una Relazione su ciascuno dei 6 Temi proposti al detto Congresso, e due dei funzionari del nostro Istituto Sperimentale Stradale, l'ing. Vandone e l'ing. Biffi, fecero parte rispettivamente delle Commissioni relatrici pel Tema 1° e pel Tema 2°. Quel Congresso ebbe esito grandioso per il numero di intervenuti e particolarmente per l'interesse delle Relazioni pervenute da ogni parte del mondo a testimoniare l'immensa importanza che oggi si riconosce ovunque ai problemi della viabilità.

La Rivista « Le Strade ». Nell'anno scorso, il XVI della serie a cura del Touring, a questa nostra Rivista fu apportata una notevole trasformazione aumentandone il testo dalle 20-24 alle 60-64 pagine mensili, ampliandone il programma in relazione al maggiore spazio disponibile.

Conservato cioè il tradizionale e fondamentale carattere della Rivista destinata alla cultura tecnica stradale con la pubblicazione di studi originali, si fece più largo spazio alla parte descrittiva di opere stradali e si compresero nel quadro della Rivista le questioni d'urbanistica, scienza che va continuamente aumentando d'importanza e d'attualità. Si diede poi assai maggiore sviluppo alle rubriche della bibliografia, della recensione di R viste estere, del notiziario. Oggi, nell'attu sua veste e mole, la Rivista « Le Strade conta tra le principali d'ogni paese e vie largamente citata nella letteratura tecni mondiale.

Le segnalazioni stradali. Un'indice dell attività svolta nel 1934 dal nostro Sodaliz nel campo delle segnalazioni stradali è dat dai 17.121 cartelli dei vari tipi collocati com plessivamente in Italia e nelle Colonie, quali sommandosi a quelli messi in oper negli anni precedenti portano il numero to tale dei cartelli da noi distribuiti a partir dal 1921 a 171.360 unità.

Constatiamo con piacere che i cartelli prov visti di apparecchi riflettenti la luce, indi spensabili ormai per l'aumentata circolazio ne notturna, si diffondono sempre più: ben 6554 ne vennero collocati lo scorso anno, i quali sommandosi a quelli messi in opera negli anni precedenti portano il totale dei cartelli di questo tipo a 16.509 unità. A titolo di saggio vennero fornite di cartelli di località, provvisti di apparecchi rifrangenti, in unione con l'E.N.I.T., tutte le arterie statali e provinciali che affluiscono alla Capitale. Questo programma verrà intensificato nel 1935, essendo nostro intendimento di adeguare, nel limite delle nostre possibilità, l'attrezzatura segnaletica delle strade italiane ai crescenti bisogni del turismo ed al continuo incremento del traffico notturno.

La nostra azione non si è però limitata soltanto alla costruzione ed al collocamento di cartelli indicatori stradali: vi è un altro ramo che assorbe una parte notevole della attività del nostro Ufficio Tecnico per le segnalazioni stradali, e precisamente quello che riguarda lo studio ed i progetti per la regolazione del traffico cittadino; è una collaborazione che il nostro Sodalizio compie gratuitamente dietro richiesta delle varie Amministrazioni interessate.

Chi ha dimestichezza con tali problemi, che l'aumentato traffico e la configurazione delle nostre città impongono sempre più alla attenzione delle varie Amministrazioni cittadine, sa quale complesso di osservazioni e di studi richieda la loro soluzione e con quanta ponderatezza debba procedere il progettista nel fondere in organica sintesi tutti i dati di osservazione e nel collegarli alle possibili e prevedibili necessità del futuro. Il nostro Ufficio Tecnico per le segnalazioni stradali ha eseguito nello scorso anno molti di questi laboriosi progetti, una buona parte dei quali venne realizzata con notevole vantaggio della sicurezza e della celerità del traffico cittadino e che sempre furono accolti con apprezzamenti lusinghieri da chi li aveva richiesti.

⁂

Il Villaggio Alpino. Il XIV esercizio di questa nostra Colonia alpina ha dato risultati soddisfacenti. Per quel che riguarda le *En-*

trate osserveremo che le quote dei Soci Patroni sono aumentate di due, passando da 149 a 151 per complessive L. 755.000; le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 23 per l'importo di L. 2300. Vennero introitate L. 48.186,60 per contributi destinati alla gestione invernale e L. 55.500 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Tutte queste entrate (fra le offerte più cospicue notiamo quelle di L. 13.901,50 del comm. Umberto Grioni, di L. 10.000 del cav. Giulio Pandini, di L. 8.000 della Banca Commerciale Italiana, di L. 5.000 della Cassa di Risparmio di Milano, di L. 6.404 versate da persone, Ditte e Comitati patrocinatori di bambini poveri), attestano il continuo interessamento di Soci, di Enti e di Sodalizi per l'opera benefica del Touring a favore di fanciulli poveri e gracili. Le *Spese* per la gestione estiva ammontarono a L. 52.784,75 e quelle per la gestione invernale a L. 46.487,25: complessivamente a L. 99.272, contro Lire 103.023,35 dell'esercizio 1933.

Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono in numero di 293 per 8743 giornate e nella stagione invernale 60 per 5509 giornate complessive, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 6,04 per l'estate, L. 8,43 per l'inverno e di L. 6,96 per le due stagioni riunite. Non meno dell'altro anno, sentiamo il dovere di esprimere i sentimenti della nostra profonda gratitudine a tutte le persone che svolgono la loro preziosa opera a favore del Villaggio con alto spirito di abnegazione, tutto rivolto al benessere fisico e morale dei piccoli beneficati.

Fra le maggiori nostre **opere in corso di preparazione** ricorderemo « *l'Atlante fisico-economico d'Italia* » impostato con l'alta approvazione del Duce, in occasione del Quarantennio del Sodalizio. Di questo lavoro ha assunta la direzione scientifica S. E. Giotto Dainelli, l'illustre Geografo, Accademico d'Italia. L'opera è già in corso di elaborazione e sarà certamente compiuta entro la data fissata.

Nel campo più strettamente turistico desideriamo di darvi notizia di una iniziativa che, ne siamo certi, riscuoterà la Vostra completa approvazione. Abbiamo cioè deciso di pubblicare una *Guida breve d'Italia*. È infatti largamente diffuso, per non dire generale, il desiderio di una Guida d'Italia di mole ridotta, che permetta al turista affrettato, e particolarmente all'automobilista che percorre il Paese a grandi tappe, di visitare le maggiori città e i principali centri turistici nel più breve tempo possibile. Non riuscirà l'iniziata opera un doppione della grande « Guida d'Italia » in 17 volumi, la quale continuerà ad avere vita e sarà oggetto, come per il passato, di ogni cura, ma ne sarà un estratto, quasi una quintessenza; una guida insomma per coloro che, pur desiderando conoscere una città o una zona, debbono limitarsi a delibarne le bellezze più significative.

Il Touring per molteplici ragioni non aveva potuto finora sodisfare a questo desiderio, espressogli ripetutamente dai Soci. Ma da anni attendeva il momento e le circostanze opportune per farlo, ed ora è lieto di annunziare che la « Guida breve » è stata studiata e decisa.

È prematuro entrare in particolari sui caratteri della nuova pubblicazione. Basti per ora dire che i lavori sono stati iniziati e assicurare che la soluzione data, dopo maturo studio, ai problemi d'impostazione sembra la migliore attuabile nelle circostanze odierne.

S'intende che in tale impostazione si è tenuto conto dell'enorme importanza che ha oggi il turismo automobilistico, favorito dalla splendida rete stradale messa in valore con ingenti lavori dal Regime Fascista. La « Guida breve », applicando alcuni accorgimenti tecnici, servirà tanto al turista che si vale della ferrovia, quanto all'automobilista, al motociclista e al ciclista.

La nuova opera sarà, sia per il contenuto, sia per la presentazione grafica, veramente la guida moderna, agile, limpida, comprensibile a tutti, quella guida che gli Italiani — e specialmente quelli che al turismo possono dedicare un tempo troppo breve e perciò tanto più prezioso — attendono dal Touring.

CONSOCI,

Questa rapida rassegna non raccoglie che le principalissime attività svolte dal vostro Sodalizio nello scorso esercizio. Inutile indugiare su opere minori per quanto interessanti. Più che mai, come abbiamo rilevato all'inizio di questa Relazione, preme di guardare all'avvenire e di porre le basi di attività che valgano a testimoniare la vitalità del Sodalizio e la nobiltà delle sue funzioni nel campo culturale e turistico.

Soprattutto è necessario di essere veramente e intimamente aderenti alla vita della Nazione e di contribuire con inflessibile volontà, nei limiti consentiti ad ognuno, al suo progresso. La Vostra Presidenza ebbe la documentazione più alta e più ambita che il Touring è perfettamente nelle giuste direttive, allorchè, dopo la scomparsa tanto dolorosa del prof. Giovanni Bognetti, volle rendere doveroso omaggio all'Augusta Persona del nostro Sovrano, al Duce del Fascismo, al Segretario del Partito.

Quale conoscenza profonda possiede il Re Soldato di tutto quanto riguarda l'attività del Touring, e in particolare della letteratura turistica da esso creata!

S. E. il Capo del Governo ha affidato alla Presidenza del Touring parole preziose, indimenticabili. Vogliamo ripeterle anche a Voi, Consoci, sicuri che le avrete care perchè questo edificio è stato creato da Voi, dalla Vostra fedeltà, dai Vostri consensi, dalla fiducia che avete sempre riposta negli Amministratori del Sodalizio. « Seguo — ci ha detto il Duce — l'opera vostra con diligenza, voglio dire giornalmente e con viva simpatia.

Abbiatemi fra i vostri Collaboratori ».

S. E. il Segretario del Partito, che già aveva dimostrato a Giovanni Bognetti in forme spesso affettuose e commoventi la sua particolare benevolenza, volle confortarci con graditissime parole di approvazione.

Sentiamo tutto il valore di questi massimi riconoscimenti e sappiamo perfettamente che essi sono rivolti ai nostri Predecessori, a Federico Johnson, a Luigi Vittorio Bertarelli, a Giovanni Bognetti, che hanno segnato tre grandi tappe nel cammino ascensionale del Sodalizio: per questo ci riescono tanto più care. Ed esse si rivolgono pure ai funzionari e ai collaboratori del Touring che ci danno l'opera loro sapendo di servire un'alta idealità.

Alla nuova Presidenza spetta l'onore e l'onere di aver raccolto il prezioso retaggio e di portare sempre più in alto il nome e la bandiera del Touring: còmpito oneroso ma graditissimo, quando si può contare sopra così alti auspici e sulla solidarietà Vostra; quando si ha la sensazione di essere all'unisono con la vita del Paese, tutto proteso a preparare il domani attraverso fresche e generose energie.

PROPOSTA DI MODIFICAZIONE DELLO STATUTO

TESTO ATTUALE	TESTO PROPOSTO
Art. 5 — I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1931 pagano, una volta tanto, L. 200 se residenti nel Regno, L. 300 se residenti all'estero. Se l'inscrizione avviene nel primo trimestre dell'anno, la quota è ridotta rispettivamente a L. 190 e a L. 290.	Art. 5 — I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1935 pagano, una volta tanto, L. 250 se residenti nel Regno, L. 400 se residenti all'estero. Se l'inscrizione avviene nel primo trimestre dell'anno, la quota è ridotta rispettivamente a L. 240 e a L. 390.
È in facoltà del Consiglio di consentire il pagamento rateale della quota di Socio Vitalizio, secondo le norme che esso stesso determina volta per volta.	È in facoltà del Consiglio di consentire il pagamento rateale della quota di Socio Vitalizio, secondo le norme che esso stesso determina volta per volta.
Un censimento dei Soci Vitalizi verrà fatto a periodi e con modalità da determinarsi dal Consiglio. In base ad esso verrà rettificato l'elenco dei Soci Vitalizi.	Un censimento dei Soci Vitalizi verrà fatto a periodi e con modalità da determinarsi dal Consiglio. In base ad esso verrà rettificato l'elenco dei Soci Vitalizi.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO DEL T.C.I. CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1934 XIII

Chiuse le manifestazioni che hanno degnamente commemorato il Quarantennio di esistenza del nostro Touring, nei primi giorni di questo 1935 un luttuosissimo avvenimento contristava tutta la nostra grande Famiglia. Il nostro amato Presidente, il professore Giovanni Bognetti, che con tanto valore, tanta autorità, tanto successo ne reggeva le sorti, veniva a mancare, dopo 15 mesi di angosciose alternative, di fallaci speranze, di sconsolate trepidazioni.

Le sue benemerenze come Consigliere e Presidente del Sodalizio sono state rievocate e illustrate con maggior autorità, nella nostra Rivista e nella relazione del Consiglio: noi ricordiamo commossi il suo grande affetto per la nostra Istituzione, la profonda cultura, l'inalterabile cortesia e l'amabile modestia, che dava al suo alto sapere il riflesso di una più simpatica luce.

Quali possano essere stati i suoi meriti e furono grandissimi, nessuno potrà essere superiore a quello di un esempio dato con tutta una vita, concepita nella costante abnegazione di tutto sè stesso, nello scrupoloso adempimento dei suoi doveri, nell'accettazione rassegnata, ma fidente, del suo doloroso destino.

La consueta relazione, che la vostra rinnovata fiducia ci consente di presentarvi alla chiusura di ogni bilancio, ha quest'anno più notevole importanza per fatti e circostanze verificatisi nel decorso esercizio, alcuni di carattere nazionale, altri contingenti al nostro Sodalizio e che, più che aver influito sui risultati della gestione 1934, invero poco dissimili dai precedenti, potranno aver ripercussioni nel futuro. Tali ripercussioni, in quanto abbiano carattere finanziario e influiscano sui risultati di Bilancio, devono essere prese in esame per proporzionare ai servizi che il Sodalizio dà ai Soci il loro contributo.

I diversi provvedimenti saggiamente presi dal Regime, nel quadro del problema grandioso e immanente della difesa della nostra situazione monetaria, miranti al risanamento del Bilancio, alla riduzione dei costi e le conseguenti riduzioni degli interessi sui fondi pubblici, sulle cartelle fondiarie, sui canoni di affitto, hanno determinato e determineranno ancor più in seguito un minor gettito di quasi tutti i nostri titoli, nei quali viene statutariamente investito il fondo a garanzia dei Soci Vitalizi, che rappresenta la quasi totalità del nostro patrimonio. L'interesse che noi andremo percependo non sarà più in rela-

zione con le spese per i servizi e per le pubblicazioni che vengono assegnate ai Soci stessi. Per i già inscritti si capisce che non c'è nulla da variare, ma, per i nuovi, studi coscienziosi fatti da attuari, che hanno tenuto conto di tutti gli elementi di giudizio, hanno persuaso il Vostro Consiglio della necessità di aumentare la quota per l'iscrizione a questa categoria di Soci a L. 250, col 1° gennaio 1936 (per l'Estero L. 400).

Noi siamo consenzienti nel provvedimento, nelle motivazioni e nella misura, e lo raccomandiamo alla Vostra approvazione.

Le circostanze di carattere interno, che hanno portato a qualche variazione nei consueti criteri di compilazione del Bilancio, sono in parte conseguenti a quelle di ordine generale; poichè il minor reddito previsto sui beni patrimoniali ha indotto il vostro Consiglio a diminuire la somma figurante al passivo per impegni vari di bilancio, togliendo d'altra parte all'attivo certi residui che vi avrebbero dovuto figurare, per ragioni di competenza, come crediti verso esercizi futuri. Si è messo, insomma, a carico dell'esercizio scorso quanto poteva e doveva essere suddiviso fra diversi esercizi, per avere una più chiara e liquida situazione, meglio rispecchiante la realtà, per alleggerire i carichi delle gestioni future, in considerazione dei minori redditi previsti.

Nel suo insieme il Bilancio, diremo così, ordinario è poco diverso nei suoi risultati dai precedenti e la lieve diminuzione dell'avanzo netto non è certo preoccupante: se l'appoggio dei Soci non verrà meno, nessun dubbio che il Touring continuerà la sua marcia ascendente.

Passando a un esame dettagliato delle diverse voci, all'attivo non troviamo variazioni molto notevoli in confronto del bilancio precedente; tanto i valori pubblici quanto gli azionari, aggiornati o esposti al valore di acquisto, ci possono lasciare perfettamente tranquilli sulla loro possibile realizzazione. Altrettanto si può dire delle altre attività liquide, quali la Cassa, i Conti Correnti bancari e il valore delle pubblicazioni, che sono state con molta prudenza valutate o diremo meglio svalutate, in modo da assicurarci piuttosto un reddito futuro che una perdita presunta.

Ingenti sono le cifre che riguardano i depositi per i trittici doganali, il Villaggio Alpino e l'Istituto Sperimentale Stradale: ma queste sono partite di giro che si ripetono nel loro ammontare al passivo del bilancio.

I crediti e le spese anticipate completano il quadro delle nostre attività e sono state diligentemente controllate dalla Ragioneria, dal Consigliere Delegato alla contabilità e dai vostri Sindaci.

Nella parte economica dobbiamo notare un lieve regresso nel conto delle pubblicazioni, dovuto più che altro alla maggior cura e ai miglioramenti introdotti nelle nostre pubblicazioni periodiche.

Poco dissimili i diversi altri nostri proventi e costante il reddito per contributo dei Soci, se si tien conto del minore apporto per l'interesse sul fondo dei Soci Vitalizi.

Il ricavo dei titoli pubblici e azionari si inflette leggermente per le concessioni fatte nei contratti di locazione degli stabili. Nessun pregiudizio si ebbe in questo esercizio per la riduzione dell'interesse dell'ex Consolidato, avendo usufruito nell'anno dell'anticipo pagato dallo Stato: anticipo che abbiamo riportato fra i debiti del prossimo esercizio per la parte di competenza del 1935 e del 1936.

Nelle « Spese », col sussidio dei numerosi allegati e delle esaurienti spiegazioni forniteci, abbiamo potuto constatare la regolarità delle erogazioni e delle registrazioni, tanto per quelle riferentesi alle diverse sezioni, quanto per la categoria delle « Spese Generali »: gli impegni vari di bilancio, come si è detto in precedenza, risultano inferiori a quelli precedentemente stabiliti nel Bilancio 1933.

La riduzione del fondo di fluttuazione trova qui una cifra corrispondente nelle perdite dell'esercizio. Il saldo dei due conti delle consistenze attive e passive e delle spese e delle rendite, si bilancia nella somma di L. 120 mila 19,89 che vanno aggiunte al patrimonio sociale.

Quanto ci è stato possibile per assistere e controllare la vostra ottima amministrazione, nell'ambito dei nostri particolari doveri, è stato da noi fatto: presenza alle Sedute di Consiglio e di Direzione, verifica di tutti i mandati di pagamento, controlli alla contabilità e alla Cassa. Siamo sempre stati messi cortesemente a parte di ogni deliberazione riflettente l'andamento ordinario e straordinario del Sodalizio, sì che — con piena cognizione — possiamo raccomandare al Vostro voto l'approvazione del bilancio presentato, i cui buoni risultati rispecchiano nel sincronismo più armonico i risultati materiali e morali di tutto il quarantennio di vita del Touring.

La Relazione consigliare vi ha informati delle nuove iniziative, del continuo sviluppo del Sodalizio, del crescente numero dei Soci. Questi confortanti risultati sono chiara testimonianza dell'attività incessante della vostra amministrazione, di quella del nostro sempre più benemerito Segretario Generale e di tutti gli ottimi Funzionarî, i quali — sotto la guida del vostro autorevolissimo Consiglio, presieduto dal nuovo Presidente Senatore Carlo Bonardi, al quale a nome Vostro porgiamo il nostro augurale saluto — faranno, ne siamo certi, sempre più grande e più apprezzata questa nostra amatissima Istituzione, nella quale vogliamo sempre vedere riflesse le più pure e più alte idealità.

Milano, 23 marzo 1935-XIII.

I Sindaci:

Rag. C. MAGNOCAVALLO
Rag. A. LONATI
Dott: Rag. G. B. ROCCA

ATTIVITA'

		Nominali						
Valori pubblici e privati:								
Redimibile	3.50 %	L. 8 284 700	L.	6 847 304	55			
Buoni Tesoro Novennali	4 e 5 %	» 7 015 000	»	6 812 900	—			
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 1 730 000	»	1 284 525	—			
N. 626 Obbl. Debito Redimibile . . .	3 %	» 313 000	»	190 930	—			
» 15054 Cartelle Fond. Venezie, Sarde, Monte dei Paschi, Cassa R.sp. Bologna, Ist. S. Paolo Torino, Cassa Risp. Milano, Ist. Cred. Fond. Roma	4 %	» 6 527 000	»	7 226 493	60			
» 1870 Obbl. Cons. Opere Pubbl. - Roma	4.50 %	» 935 000	»	923 350	—			
» 2344 » » » » »	5 %	» 1 172 000	»	1 147 505	20			
» 2785 » Istituto Cred. Opere Pubbl. Utilità - Roma	6 %	» 1 392 500	»	1 327 999	40			
» 394 » Risanamento Napoli . . .	5 %	» 197 000	»	159 570	—			
» 346 » Ferrovie Italiane	3 %	» 173 000	»	86 846	—			
» 200 » Ferrovie del Tirreno . . .	5 %	» 100 000	»	91 000	—			
» 574 » Prest. Unif. Napoli . . .	5 %	» 57 400	»	38 171	—			
Azioni di Società Immobiliari			»	15 569 353	80			
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:								
N. 11950 (di cui N. 4343 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)			»	1 195 000	—			
Diversi			»	5 002	—		42 905 950	55
Conti Correnti presso Banche e Cassa						L.	199 917	31
Attività diverse relative alla Sede						»	346 749	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi), esistenza . .						»	249 072	45
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in francese, inglese, tedesco (10 volumi), esistenza						»	59 184	35
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, esistenza . .						»	22 610	—
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Valore dell'esistenza						»	46 573	80
Carta Automobilistica al : 200.000 : Valore dell'esistenza						»	90 018	—
Attraverso l'Italia: Valore dell'esistenza dei primi 5 volumi						»	51 395	—
Grande Atlante Internazionale: Valore dell'esistenza						»	172 000	—
Pubblicazioni diverse: Valore delle esistenze						»	292 671	40
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc. . . .						»	9 890	70
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti esposta per memoria in						»	1	—
Mobili, macchine e pietre litografiche incise						»	305 750	—
Depositi presso terzi a cauzione						»	5 288	80
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali						»	9 979 209	—
: diversi						»	1 299 089	25
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari						»	1 605 665	10
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L.	3 125 714	86			
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario . .			»	706 964	25		3 832 679	11
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1935						L.	1 559 973	39
						L.	63 033 688	24

DELL' ESERCIZIO 1934

al 31 Dicembre 1934

PASSIVITÀ

Voce							
Quote versate dai Soci annuali per il 1935:							
Rinnovazioni Italia N. 103 590 . . a L. 15	L.	1 533 850	—				
» Estero » 1 516 . . » » 25	»	37 900	—				
N. 105 106				1 591 750	—		
Nuove iscrizioni { Italia N. 3 817 . . a L. 17	L.	64 889	—				
Estero » 83 . . » » 27	»	2 241	—				
N. 3 900				67 130	—	1 658 880	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali	L.					66 295	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»					892 544	95
Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Attraverso l'Italia, Rimboschimento, cartelli indicatori, indennità di licenziamento al personale, e lavori diversi	»					1 497 781	45
Anticipazioni di Soci e varie pel 1935 per abbonamento a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie d'Italia e del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a «L'Alpe », a « Le Strade », ecc.	»					1 891 685	30
Fornitori e diversi	»					1 092 282	65
Depositi a cauzione	»					10 000	—
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali	»					9 979 209	—
: diversi	»					1 299 089	25
Gestioni diverse:							
Villaggio Alpino del Touring (contropartita)	L.			3 125 714	86		
Istituto Sperimentale Stradale - idem	»			706 964	25	3 832 679	11
Fondo fluttuazione Valori	L.					731 337	55
						22 951 784	26
Patrimonio sociale:							
a) N. 219 534 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1933.	L.			33 375 925	—		
» 9 844 » » iscritti nell'anno:							
Italia N. 9 689.	»			1 937 600	—		
Estero » 155.	»			46 500	—		
N. 229 378 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1934.	L.			35 360 025	—		
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-33 N. 14 579 . .	L.	728 950	—				
nell'anno » 15 . .	»	775	—	729 725	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			36 089 750	—		
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:							
Contributi al 31 Dicembre 1933 . . . N. 4 329 quote							
Nuove quote sottoscritte nel 1934 . . . . » 14 »							
Totale N. 4 343 quote	L.			434 300	—		
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1933 . .	L.	3 434 472	40				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio	»	3 361	69				
	»	3 437 834	09				
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.	120 019	89	3 557 853	98	40 081 903	98
	L.					63 033 688	24

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1934

RENDITE

Voce		L.	Cent.	L.	Cent.
Soci annuali 1934 - Annualità riscosse durante l'anno					
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia N. 172 661 . . . . a L. 15	L.	2589 915	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Estero » 2 352 . . . . a L. 25	L.	58 300	—		
N. 175 013				2 648 715	—
Nuove iscrizioni — Italia N. 20 429 . . . . a L. 17	L.	347 293	—		
Nuove iscrizioni — Estero » 663 . . . . a » 27	»	17 901	—		
N. 21 092				365 194	—
Statistica dei Soci:	L.			3 013 909	—
Annuali . . . . . . N. 196 105					
Vitalizi . . . . . . » 229 378					
Vitalizi a rate . . . . » 9 944					
Totale . N. 435 427					
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			87 575	20
Interessi — sui Valori pubblici e privati	L.	1 668 299	89		
Interessi — sulle somme depositate presso le Banche	»	23 134	51		
				1 691 434	40
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altro	L.			3 456 374	35
Introiti diversi	»			73 822	63
	L.			8 323 115	58

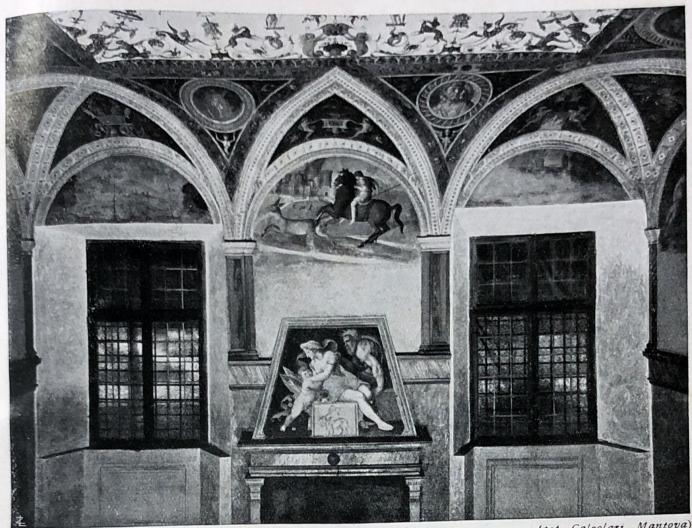
SPESE

Voce		L.	Cent.
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e del Mondo» «L'Albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Toscana» Parte I – Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte II - Volume I; Carta d'Italia al 500.000; Foglietto d'informazioni, Varie	L.	5 786 402	42
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Uffici Succursali, Convegni, Congressi e spese per organizzazione gite, ecc.	»	344 149	95
Spese generali e Servizi speciali pei Soci - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	1 300 761	44
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	535 833	50
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto sperimentale stradale e spese di propaganda	»	132 402	95
Varie	»	103 545	43
	L.	8 203 095	69
Quota che si passa al fondo di riserva	»	120 019	89
	L.	8 323 115	58

IL PRESIDENTE
Sen. CARLO BONARDI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

(*fot. Calzolari, Mantova*)

SALA DELLA SCALCHERIA. PARETE A MEZZODÌ DOPO IL RESTAURO. L'AFFRESCO SULLA CAPPA DEL CAMINO È DI ALLIEVI DI GIULIO ROMANO.

I CAMERINI DI ISABELLA D'ESTE

NEL PALAZZO DUCALE DI MANTOVA

La signoria dei Gonzaga in Mantova cominciò esattamente il 16 agosto 1328. Da circa mezzo secolo dominavano sulla città i Bonacolsi, contro cui si era levata, crescendo in potenza e aderenze, l'avversa fazione capitanata da Luigi Gonzaga e da' suoi figli Guido, Filippo e Feltrino, la quale, entrata quel giorno in città da porta Mulina, sollevò in armi i suoi partigiani, assalì i nemici, uccise Rinaldo Bonacolsi, fece prigionieri i suoi figli, e prima di sera obbligava il massaro a consegnare le chiavi della città nelle mani di Guido Gonzaga.

La storia dei nuovi signori di Mantova, che furono fra i più splendidi mecenati del Rinascimento, è ricca di vicende straordinarie. Per quasi quattro secoli essi ebbero dominio, reggendo strenuamente alle sorti avverse, e nelle propizie sfolgorando con la fama delle loro gesta e con la munificente protezione alle arti e agli artisti del loro tempo.

Il Palazzo Ducale di Mantova, che fu la reggia di questa casata, rispecchia fedelmente, nella sua storia, quella della signoria dei Gonzaga. Essi accrebbero di continuo la mole e il fasto della loro dimora, specialmente nel secolo XVI, ad opera dei discendenti della marchesa Isabella d'Este, coltissima gentildonna, vedova di Francesco Gonzaga, della quale Tiziano ci tramandò le sembianze. Vissuta vent'anni in vedovanza (1519-1539) in un angolo appartato del Castello, come in un intimo nido, fra tesori d'arte e

334

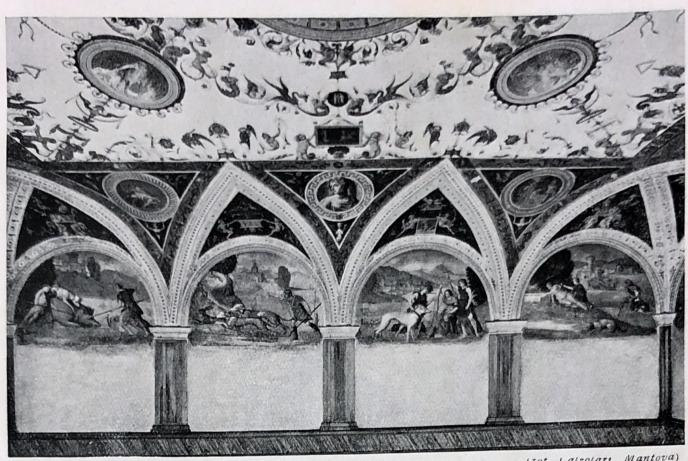
(fot. Calzolari, Mantova)

SALA DEL LEONBRUNO O DELLA SCALCHERIA. SOFFITTO DOPO IL RESTAURO.

aspetti di bellezza, lasciò al figlio Federico, primo duca di Mantova e marchese di Monferrato (che le sopravvisse soltanto sedici mesi) e ai nipoti, la sua passione per l'arte e il suo culto per le cose belle.

Durante tutto il Cinquecento non si fece che abbattere e riedificare in ogni parte della storica magione, costituita dal *Palazzo del Capitano* e dalla *Magna Domus*, fatti costruire da Guido Bonacolsi: questa ad uso di abitazione privata verso il 1290, e quello agli inizî del secolo XIV come sede del Capitano del Popolo, nel semplice ed austero stile romanico dell'epoca, che l'architetto Patricolo doveva ripristinare (1902) nel suo aspetto originario.

Un vicolo che separava i due edifici scomparve verso la fine del Trecento, e il Palazzo del Capitano con la Magna Domus furono da allora una sola struttura. Erano i tempi in cui (1388) Francesco I Gonzaga faceva erigere, nell'area adiacente, la *Gioiosa*, per i suoi estravaganti amori; e non di meno tre anni di poi (1391) egli faceva decapitare la moglie adultera Agnese Visconti e l'amico di lei Vincenzo da Scandiano. Nella Gioiosa (vicissitudini umane!), mutato il suo nome in *Giocosa*, abitò, fra il 1423 e il 1446, Vittorino da Feltre, chiamato a educare e istruire i figli del successore Francesco II.

In seguito, fra il 1479 e il 1483, il piccolo asilo di Eros prima, e poi di Minerva, fu distrutto dal marchese Lodovico, insieme con le primitive case dei Gonzaga, per le radicali innovazioni subíte dalla poderosa mole, che andava trasformandosi — secondo le raffinate esigenze dei tempi — in una delle più sontuose regge d'Italia; in attesa che, nei secoli XVI e XVII, i duchi Guglielmo e Vincenzo Gonzaga ne sovvertissero la complessa struttura, in cui avevano lasciato profonde tracce del loro genio il Mantegna intorno al 1460, Leon Battista Alberti (1404-1472), Leonbruno (1489-1539), Giulio Romano, che si stabilì a Mantova nel 1524 e vi rimase a

(fot. Calzolari, Mantova)

SALA DEL LEONBRUNO - (PARTE SUPERIORE). SCENE DI CACCIA DOPO IL RESTAURO.

lungo facendovi famiglia, ed altri artefici di minor fama.

***

Non è compito nostro seguire minutamente le complicate vicende di questa principesca dimora, sulla quale infierì una vera frenesia costruttiva, una febbre di fare e di rifare, in perenne ansia del nuovo e del bello nelle sue mutevoli forme. Ne risultò alla fine quell'immenso caos architettonico che vediamo oggi in parte ridotto a rovina e in parte rinnovato.

La decadenza cominciò nel 1708 con la caduta dei Gonzaga: per oltre mezzo secolo la fastosa dimora fu abbandonata a sè stessa, finchè Maria Teresa provvide a lavori di restauro, che l'architetto Paolo Pozzo condusse con criterî di innovazione radicale, cancellando fin dove potè le tracce di un glorioso passato, per travestirle secondo l'andazzo del tempo. Fu ventura che i mezzi messi a sua disposizione non gli consentissero di rivestire in stile neoclassico — con l'imperial-regia approvazione di Vienna — anche le facciate della Magna Domus e del Palazzo del Capitano. Il culto delle memorie, il rispetto della storia, di cui le opere architettoniche sono le più autentiche testimonianze, non erano allora in onore. Il senso della modernità in arte, male applicato in questo caso, deturpò di sovrastrutture e d'impiastricciature posticce un'opera sincera, documento di secoli, che in essa avevano impresso i caratteri salienti di un' epoca fra le più gloriose della nostra storia.

Quando, nell'ultimo Ottocento e nei primi anni del nostro secolo, furono intrapresi i primi lavori di restauro, apparve subito necessaria una lunga, difficile opera di liberazione di tutto quanto aveva — durante la dominazione austriaca — immeschinito la genuina espressione architettonica del Palazzo ducale e contraffatto il carattere delle opere decorative. Si spesero anni in ricerche d'archivio e in assaggi murali per ritrovare le linee nascoste delle primitive strutture da ritornare alla luce, e occorse rifarsi dai tetti sconnessi e crollanti, per consolidarli e impedire alle infiltrazioni di far marcire le travature e danneggiare le decorazioni dei soffitti. Erano appena incominciati i veri e propri lavori di restauro col ripristino di alcuni appartamenti, quando la guerra sopraggiunse a interrompere l'opera iniziata, che potè essere vigorosamente ripresa e condotta innanzi soltanto dopo l'avvento del Governo fascista.

336

(fot. Premi, Mantova)
TIZIANO - ISABELLA D'ESTE NEL MUSEO DI CORTE, VIENNA.

E d'altronde, ella aveva ormai i suoi quarantasette anni; e un'incipiente pinguedine (che neppur Tiziano potè dissimulare nel suo famoso ritratto del 1528) le rendeva penoso abitare un appartamento a cui conducessero le scale spesso ripide e strette degli antichi manieri. Ma forse la ragione prevalente per cui ella si ritrasse dalla dimora marchionale del Castello fu che, appunto nel 1521, il giovane Federico compiva ventun anni e riluttava alla tutela materna.

Lorenzo Leonbruno, pittore mantovano allora trentenne e già in fama per i suoi lavori di soggetto storico, ebbe incarico da Isabella di apprestare il nuovo appartamento, e vi lavorò, con altri valenti artisti, chi dice due, chi dice quattro anni, costruendo in parte *ex-novo* e in parte adattando vecchie costruzioni alle esigenze e ai gusti di una delle donne più fini e squisite del Rinascimento italiano.

Si conservano di lei circa duemila lettere a principi, artisti, letterati e dame, in alcune delle quali descrive i suoi viaggi. Questi furono una delle sue grandi passioni, ma la più grande fu l'arte. I tempi aurei in cui gli Dei del Parnaso vivevano fra gli uomini furono pieni della fama della sua bellezza. I poeti la celebrarono senza tregua, e mai forse una fragile creatura umana fu esaltata e adulata più di questa donna, che seppe influire potentemente sul gusto del suo tempo. Quaranta e più lettere sue, dirette al Perugino e al Bellini, dànno istruzioni minuziose sul modo di dipingere il suo ritratto.

⁂

In fondo al secondo porticato, che fiancheggia su due lati il così detto *Giardino d'onore,* (e più anticamente *Cortile dei quattro platani*), in Corte vecchia, si apre sulla sinistra una piccola porta quattrocentesca, che immette nell'*Appartamento della Grotta,* quello dove la marchesa Isabella d'Este si trasferì dalla vecchia dimora del Castello intorno al 1521, due anni dopo la morte del marchese Francesco suo marito, portando nel nuovo rifugio gli squisiti tesori artistici e il materiale decorativo di cui si era circondata.

Suo figlio Federico, successo al padre nella signoria, conduceva vita troppo sregolata, perchè la madre potesse adattarsi a lungo a convivere col nuovo signore e con la sua corte.

⁂

La maggior cura d'Isabella fu la ricerca assidua, instancabile di oggetti d'arte: fosse una gemma, o un manoscritto raro, o un'edizione aldina, o un liuto d'argento, o un organo di perfetta fattura, ella non aveva pa-

(*fot. Calzolari, Mantova*)

IL SOFFITTO DELLA GROTTA, VISTO DI SCORCIO DAL VANO DELLA FINESTRA (DOPO IL RESTAURO).

ce se non riusciva a farlo suo o a farsene allestire uno migliore. Le sue collezioni non dovevano esser superate da alcun'altra, nè comprendere cosa alcuna che non fosse perfetta.

Ella era lo specchio della moda agli occhi di tutte le Corti d'Europa: principesse e grandi dame si affannavano in cerca di informazioni precise e minute sui costumi da lei indossati e pregavano umilmente per avere il disegno di una manica, il modello di una rosetta....

Nelle sue relazioni col mondo dimostrò un tatto squisito, e in tutto ciò che fece un'infinita delicatezza. Aiutando il marito negli affari politici, sapeva come ammansire la col-

338

lera di re e di papi. Finissima nella espressione di ogni sentimento vero o simulato, scriveva condoglianze in occasione di lutti, combinava matrimoni diplomatici, prestava il suo nano preferito per alleviare il tedio ad un infermo; sapeva come implorare perchè fosse imposto il cappello cardinalizio al suo figlio diciannovenne, o magari perchè le fosse ceduto un gattino di Persia.

Figlia genuina del Rinascimento, era pia e di generosi spiriti, ma accorta e diffidente. Munifica ai postulanti che le ispiravano fiducia, si arricchiva senza scrupoli delle spoglie dei nemici vinti e dei palazzi conquistati, vivendo interamente e intensamente del presente, della gioia dell'ora, senza rimorsi nè rimpianti, obliosa del passato e incurante dell'avvenire. *Nec spe nec metu* (« nè speranza nè timore ») era la sua impresa.

Parlava latino con facilità ed eleganza; leggeva poesia e varia letteratura nelle diverse lingue moderne; era musicista d'istinto ed apprese a suonare il clavicembalo e ad accompagnare il proprio canto col liuto. Si era iniziata alle lettere e alle arti sin da quando viveva fanciulla nella splendida reggia estense della natìa Ferrara, fra artisti e letterati. L'avevano promessa al figlio del marchese Gonzaga a sei anni, quando il fidanzato ne aveva tredici, ed era andata sposa nel febbraio del 1490, a sedici anni, magnifico fiore di giovinezza appena in boccio. I più celebri orafi del tempo avevano lavorato più di un anno ad apprestare i doni nuziali per ingemmare la sposa, e la magnificenza dei festeggiamenti per il fausto imeneo aveva superato ogni immaginazione. Gli sposi avevano risalito il Po a bordo di un bucentauro dorato, seguito da un codazzo di galee pavesate; fiori, bandiere, cavalieri, ambasciatori li avevano accolti al loro trionfale ingresso in città.

La giovane Marchesa s'era data subito ad abbellire la sua nuova dimora in Castello, che era allora più una fortezza che un palazzo: nulla di troppo costoso, di troppo raro o squisito per soddisfare il suo gusto di cose belle. Le sue stanze più intime, che guardavano sul lago, si copersero alle pareti d'intarsi in legno e di affreschi, al soffitto di vaghe pitture; si riempirono di libri rari, di istrumenti musicali, di lavori d'argento, di finissimi vetri di Murano. Ella divenne la gemma ideale del Rinascimento.

Dopo quattro anni di matrimonio, l'ultimo giorno del 1794 le era nata una figlia: Leonora Violante Maria; ma ella, che aspettava un maschio, lasciò intatta la culla ricevuta in dono per il suo primo parto. Nè la maternità la distolse dall'arte: in ogni città aveva amici e corrispondenti, che la tenevano informata degli avvenimenti a cui ella s'interessava, come la pubblicazione di un bel libro, la comparsa di un'opera d'arte, uno scavo archeologico con relativi ritrovamenti, la vendita di una collezione antica. E poichè tutti i tesori che era andata accumulando non trovavano più posto nel suo « studiolo », si decise ad arredare una serie di gabinetti, che divennero famosi in tutto il mondo col nome di « camerini d'Isabella », dove si potevano ammirare, disposti in superba armonia, il *Cupido dormente* di Michelangelo fra un'elettissima raccolta di statue antiche, e alle pareti opere del Mantegna, del Costa, del Correggio. Ordinò al Perugino un dipinto rappresentante la lotta fra Amore e Castità, dettando i minimi particolari della composizione.

Nel 1500 le nacque finalmente il figlio tanto atteso, e nel suo Federico converse speranze ed affetti. Volle che gli fosse padrino Cesare Borgia, fratello di sua cognata Lucrezia. Cinque anni dopo venne al mondo Ercole, che fu cardinale e vescovo di Mantova. Poi cominciarono le sue disavventure familiari: il marito, caduto prigioniero dei Veneziani, fu trattenuto nella città delle lagune per tredici mesi, e Isabella ne ottenne il riscatto pagando immense somme alla Serenissima. Tornò malandato in salute e non si riebbe più. Un ambasciatore veneziano, che lo visitò nella reggia mantovana, riferì di averlo trovato accanto a un gran fuoco, in un salone adorno di pitture di cavalli e di cani, tra falchi e bracchi e in compagnia del suo nano favorito.

Quando, nel 1519, egli si spense, Isabella si trasferì — come dicemmo — con tutti i suoi tesori, nell'Appartamento della Grotta, in Corte vecchia, il piccolo paradiso apprestato dal Leonbruno per la vedovanza della Marchesa.

Prima dei recenti restauri, di cui parleremo più oltre e che hanno reso questo intimo nido al suo primitivo splendore, i camerini

GROTTA - ANGOLO NORD-EST (DOPO IL RESTAURO).

(*fot. Calzolari, Mantova*)

(*fot. Calzolari, Mantova*)
PORTA DI COMUNICAZIONE FRA LA GROTTA E LO STUDIOLO (LAVORO DI TULLIO LOMBARDO).

d'Isabella erano ridotti per la maggior parte a un desolato squallore. Tuttavia, nè le devastazioni del sacco di Mantova (1630), nè i rifacimenti della seconda metà del secolo XVII, nè infine i lavori austriaci della fine del Settecento per ridurre l'ambiente a saloni da mettervi in mostra gli arazzi di Raffaello, avevano potuto cancellare i segni dello splendore antico di questi scrigni, dove Isabella aveva adunato, paziente e persistente, e custodito migliaia e migliaia dei più puri tesori artistici di ogni tempo. Un rogito notarile del 1542 ne elenca una profusione, disposti su mensole, su tavoli, negli armadi, nelle nicchie, nei vani delle finestre: busti, come quello di Faustina, vasi d'alabastro, di pietre fini, tavole di marmo antico incorniciate d'intagli in legno, sedie d'avorio lavorate, un organo d'alabastro, vasi d'onice scolpiti, cammei, preziose tele di grandi maestri, che andarono a finire, insieme con molte altre, nelle gallerie del palazzo Richelieu a Parigi e poi al Louvre.

•

Molto andò saccheggiato, disperso, venduto. La prima sala, detta del Leonbruno, mostrava ancora, prima del restauro definitivo, la grazia della sua vòlta a vela, decorata dal pittore mantovano a grottesche disposte intorno a un aereo tondo centrale, e scene di caccia e paesaggi nelle lunette scompartite da lesene poggianti su capitelli pensili di legno dorato. Sul corridoio a sinistra, dalle pareti dorate con gli emblemi e le imprese care alla Marchesa, si apriva la porta di accesso ai due gabinetti contigui — lo Studiolo e la Grotta — dove si adunava la maggior parte dei tesori artistici. Qui la visitò il suo amico e corrispondente Baldassar Castiglione, autore del « Cortegiano »; qui Tiziano dipinse il celebre ritratto, nell'acconciatura che ella predilesse per venti anni; in questo ritiro, dimora delle Grazie, ella si spense il 13 febbraio 1539, perfetto fiore della cultura italiana, lasciando tutti i suoi tesori e il suo paradiso in terra.

•

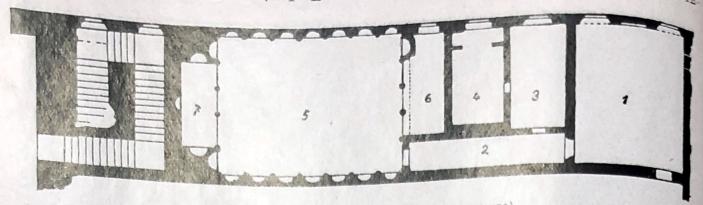
Nel soffitto di legno dello Studiolo, con applicazioni d'ornato in pasta di riso dorata su fondo azzurro, si alternano piccoli cassettoni ottagonali e circolari, frammisti a rosoncini e rilievi d'oro. Tutto sembra opera di cesello, ed è intaglio attribuito ad Antonio e Paolo Mola, mantovani, fioriti nella prima metà del secolo XVI.

Il soffitto della Grotta, invece, è a padiglione, e par quasi il coperchio di un gran cofano prezioso, decorato anch'esso in pasticca dorata su campo azzurro. Nel rettangolo centrale spicca lo stemma della Marchesana. La grande fascia che sostiene il cielo del soffitto reca in mezzo a ciascuno dei quattro lati un cassettone rettangolare con notazioni abbreviate: *Isabella Esten*(sis) *Mar*(chionissa) *Mant*(uae), il motto *Nec spe nec metu*, l'impresa XXVII, che, letta all'antica, dice *vinti sette*, per ricordare le vittorie diplomatiche d'Isabella contro cospirazioni e intrighi orditi a' suoi danni; e infine alcune note musicali, di cui nessuno ha saputo spiegare il significato.

Tra il soffitto e il basamento di legno a scomparti intarsiati corre una larga fascia, che doveva esser nascosta da preziose tappezzerie. Notevole la piccola porta con stipiti di marmo bianco di Luni, scompartiti a riquadri di porfido e d'altre pietre rare e da tondi scolpiti con allegorie in bassorilievo, opera di Tullio Lombardo.

Nella Grotta, l'antico rogito notarile a cui

SOFFITTO DELLO STUDIOLO, VISTO DI SCORCIO DAL VANO DELLA FINESTRA (DOPO IL RESTAURO).

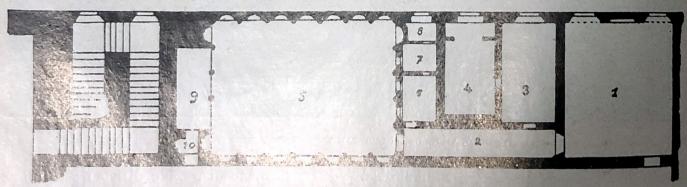
bbiamo accennato, poneva, tre anni dopo la morte d'Isabella, una cinquantina di opere di marmo e altrettante di bronzo, parecchie decine di opere di cesello, di smalto e intarsio su cofani d'avorio, innumerevoli cammei sciolti e incastonati in oro, un medagliere

PIANTA DEI CAMERINI D'ISABELLA (PRIMA DEL RESTAURO).
1) Camera grande (di Leonbruno); 2) Corridoio; 3) Studiolo; 4) Grotta; 5) Giardino segreto; 6) Portico di ponente; 7) Portico di levante.

ricco di duemila pezzi, una grande tavola di porfido che sosteneva, fra l'altro, dodici clessidre di squisito lavoro. Tutti questi tesori sono dispersi ora per il mondo e arricchiscono all'estero raccolte pubbliche e private.

Tornando nel corridoio, all'estremità di esso si trovava il passaggio al *Giardino segreto*, di forma rettangolare, che prima del restauro aveva due porticati ai lati inferiori. Sulla trabeazione, sostenuta da una serie di colonne ioniche, corre un fregio con la leggenda: *Isabella Estensis Regum Aragonum neptie ducum ferrariensium filia et soror Marchionum Gonzagorum coniux et mater fecit a partu Virginis MDXXII;* e ai quattro angoli è ripetuto lo stemma della Marchesa. Negli intercolonni dei due lati maggiori si aprono nicchie alla grottesca, che avevano zampilli d'acqua, come risulta da tracce delle condutture, ritrovate. Appunto fra giuochi d'acqua, Isabella aveva profuso nel Giardino segreto anfore, statue e frammenti antichi.

●

Retrocedendo dal Giardino segreto alla sala maggiore del Leonbruno, usciamo sotto il grande portico. Altri ambienti, abbattuti per far posto all'atrio, congiungevano l'appartamento da noi visitato a stanze che dànno sul lato d'angolo del Giardino o cortile d'onore. Ma noi ci fermeremo a considerare soltanto i restauri eseguiti nel biennio 1932-33 ai suddetti Camerini d'Isabella, a cura e spese di un colto e munifico cittadino — l'ingegnere Gino Norsa — per restituire l'antico decoro alla camera grande del Leonbruno, oggi detta la *Scalcheria;* per ripristinare il Giardino segreto nella sua forma originaria e per ricostruire i due Camerini nel suo portico di ponente. Quest'opera di illuminato civismo, che designa il restauratore alla riconoscenza di quanti conservano il culto delle glorie nostre e delle patrie memorie, fu ispirata all'ingegner Norsa dal desiderio di onorare la memoria di Alda Tomasina sua sposa, troppo presto rapita alla vita e all'adorazione de' suoi, e di legarne il nome ad uno dei più gentili miracoli artistici del Rinascimento.

L'idea prima era di limitare l'opera di ricostituzione allo Studiolo e alla Grotta; ma poi, considerando che anche i gabinetti, pur costituiti di elementi di diversa origine, erano quali Isabella li aveva voluti e goduti negli anni luminosi e dolorosi della sua vedovanza, l'opera di restauro si estese a tutto il sacrario isabelliano e fu condotta in modo da conservare inalterata l' integrità delle parti

PIANTA DEI CAMERINI D'ISABELLA (DOPO IL RESTAURO).
1) Camera grande (di Leonbruno); 2) Corridoio; 3) Studiolo; 4) Grotta; 5) Giardino segreto; 6) 1° camerino; 7) 2° camerino; 8) Intercapedine; 9) Portico di levante; 10) Passaggio al Cortile d'onore.

originali, armonicamente collegate. Tale compito delicato fu affidato alla valentia pittorica del restauratore e decoratore, Arturo Raffaldini.

●

(*fot. Calzolari, Mantova*)
STUDIOLO - ANGOLO NORD-EST (DOPO IL RESTAURO).

Nella *sala grande del Leonbruno,* la più diligente cura fu richiesta dal restauro pittorico del tondo centrale del soffitto, dove il colore si andava staccando a squame, che a poco a poco cadevano, come un intonaco che non aderisce più. Sopra la porta d' ingresso occorse chiudere qualche crepa e saldare con iniezioni di gesso e di marmorina qualche tratto d'intonaco che minacciava di cadere. Il fondo e le decorazioni a fresco del soffitto, già offuscati nella loro nitidezza primitiva da susseguenti ritocchi a tempera, vennero lavati e ripuliti.

Ma il problema più grave era rappresentato dalle pareti, in cui si trovavano tracce di due momenti e di due modi assolutamente opposti di dare appoggio agli archi ornamentali di stucco, al punto di congiunzione delle loro basi. Un incavo rettangolare scalpellato nel mattone della parete, in corrispondenza alla base degli archi, attestava l'esistenza di lesene discendenti sotto queste basi per appoggiarsi certamente ad una cornice inferiore di stucco sagomato, corrente intorno alla camera, a metà altezza circa dal pavimento. Questa ipotesi lasciava luogo a dubbî per il fatto che il limite inferiore delle lunette, nelle quali sono affrescati motivi di caccia, non risultava chiuso in modo alcuno al punto in cui la superficie curva del soffitto si spiana. Nè i documenti del tempo, consistenti in mandati di pagamento a Lorenzo Leonbruno delle opere decorative di quest'aula, chiarirono i dubbî, che diedero luogo a incertezze nella condotta del lavoro di restauro. Comunque, il problema fu risolto in modo da lasciare integre le scene di caccia. Alla base degli archi, in corrispondenza degli incavi perpendicolari scalpellati nella parete, si applicarono lesene, non di *marmore trito* o stucco, come probabilmente erano in origine, ma di noce, a linee semplici, senza alcuna pretesa di ricostruire le antiche, ma per attestare un motivo architettonico, che un illustratore di questi restauri dice « non negabile » (1). La cornice a cui si appoggiano le lesene con le loro basi è di olivo orlato di noce.

Risulta che la camera avesse originariamente una sola finestra nella parete di mezzodì, la quale finestra fu chiusa dagli allievi di Giulio Romano, per collocare al suo posto un camino, di cui essi decorarono — come si è detto — la cappa con un bellissimo affresco a soggetto mitologico.

Tra le scene di caccia dipinte nelle lunette e la cornice su cui poggiano le basi delle lesene, soltanto un breve tratto d'intonaco di un angolo conservava tenuissima traccia di una decorazione parietale con disegni a nastri di azzurro cupo. Troppo poco per dedurne elementi sicuri alla ridipintura totale delle pareti, che furono perciò coperte di una tinta unita di color noce, anche perchè di noce era forse rivestita tutta la parte inferiore delle pareti stesse.

Nel 1917, dopo Caporetto, il soffitto della *Grotta* era stato smontato e portato a Firen-

(1) C. COTTAFAVI, *Il restauro dei camerini d'Isabella d'Este nel Palazzo Ducale di Mantova*. Mantova, 1933.

(fot. Calzolari, Mantova)

GIARDINO SEGRETO. PORTICO VISTO DALL'ESTERNO. TRACCE DI PAESAGGI IN FONDO (DOPO IL RESTAURO).

ze. Occorse, quindi, innanzi tutto, riparare le non poche scheggiature ed altri guasti ai rilievi in pasta di riso, prodottisi e in quella occasione e quando poi il soffitto venne ricomposto nella sua sede.

La parte inferiore delle pareti è coperta da un basamento, che ad una certa altezza inquadra una serie di armadietti separati da lesene, alcuni chiusi da portelle apribili, con figure di paesaggi intarsiate, altri da portelle fisse di legno dolce, che furono rifatte con legno di noce, come su legno di noce furono riportati i paesaggi intarsiati delle portelle apribili e rifatte alcune delle lesene in abete, mentre con legno d'olivo furono ricostituiti alcuni tratti della fascia, per i quali in precedenti, grossolani restauri si era usato abete dipinto.

La grande fascia parietale fra gli armadi e la impostazione del soffitto fu tappezzata di velluto di seta con fiamme rosse, su fondo rosso di altra gradazione, perchè un pezzo di velluto di questo colore era stato trovato affisso a una scheggia di legno caduta negli ultimi trasporti del materiale.

Alcune piastrelle a tondi di diaspro, che mancavano alla piccola porta di Tullio Lombardo, per la quale si passa nello Studiolo, furono rimesse al loro posto negli stipiti e nel coronamento, affinchè la porticina riacquistasse così la bella policromia primitiva.

Passiamo ora ai restauri dello *Studiolo*. La parte più ragguardevole è, anche qui, il soffitto originale in legno, per fortuna conservato nella sua superba bellezza e integrità. Questo soffitto, a cassettoni ottagonali alternati ad altri circolari e disposti su quattro file parallele, è inquadrato in una ricca cornice a grande rilievo, sostenuta da mensole che si protendono in giro da una fascia di cui si corona la sommità delle quattro pareti. Il soffitto è sorretto da colonnette scolpite, simili a candelieri, collocate in incavi delle pareti e poggianti con le loro basi sulla cornice superiore dorata del basamento che riveste la parte inferiore delle pareti fino al pavimento.

Questo basamento di legno, fregiato d'oro e d'azzurro, era custodito in un magazzino, e quando si fu per ricomporlo e collocarlo a posto, si trovò che era in parte di noce e in parte di abete. L'abete fu naturalmente sostituito col noce, e poichè un'accurata indagine dello strato sottostante alla decorazione secentesca rivelò traccia di un precedente motivo in forma di cornicette a losanga nelle specchiature, tutto il basamento fu ricostruito in questa foggia, a scomparti, cioè, separati da lesene, in corrispondenza dei colonnini superiori a candeliere e decorati con losanghe a rilievo.

Il primitivo rivestimento delle pareti in basso era certamente a intarsi e dorature, che nel rifacimento vennero omessi, per non incorrere nel pericolo di una ricostruzione arbitraria. Gli ampi riquadri delle pareti, fra colonnino e colonnino, occupati in origine dai famosi quadri del Mantegna, del Costa, del Perugino e del Correggio, che ora si trovano al Louvre, furono tappezzati con velluto di seta verde-cupo a riflessi più chiari, effetto che non discorda dalla nobiltà dell'ambiente.

●

Nelle nicchie del *Giardino segreto*, sotto i grotteschi a mosaico di pietruzze bianche e nere, opera del primo Seicento, si rilevarono incassature rettangolari con decorazioni di finti marmi, d'intonazione leonbrunesca, e nelle pareti vennero in luce decorazioni architettoniche (cornici e architravi) a chiaroscuro. Sulla parete di fondo del portico orientale, tra colonne grafite e dipinte in chiaroscuro, sono emerse sotto il primo intonaco tracce di paesaggi campestri, a contorni pure grafiti. Nella parete settentrionale, abbattuto il muro che chiudeva il primitivo vano di una porta, si scoprì uno stanzino irregolare con tracce di due porte, una delle quali doveva dare in un locale ora occupato dalla scala adiacente, costruita nell'ultimo scorcio del Cinquecento, e l'altra al porticato del Cortile d'onore. Quest'ultimo passaggio fu riaperto.

(*fot. Calzolari, Mantova*)

GIARDINO SEGRETO. PORTICO VISTO DALL'INTERNO.

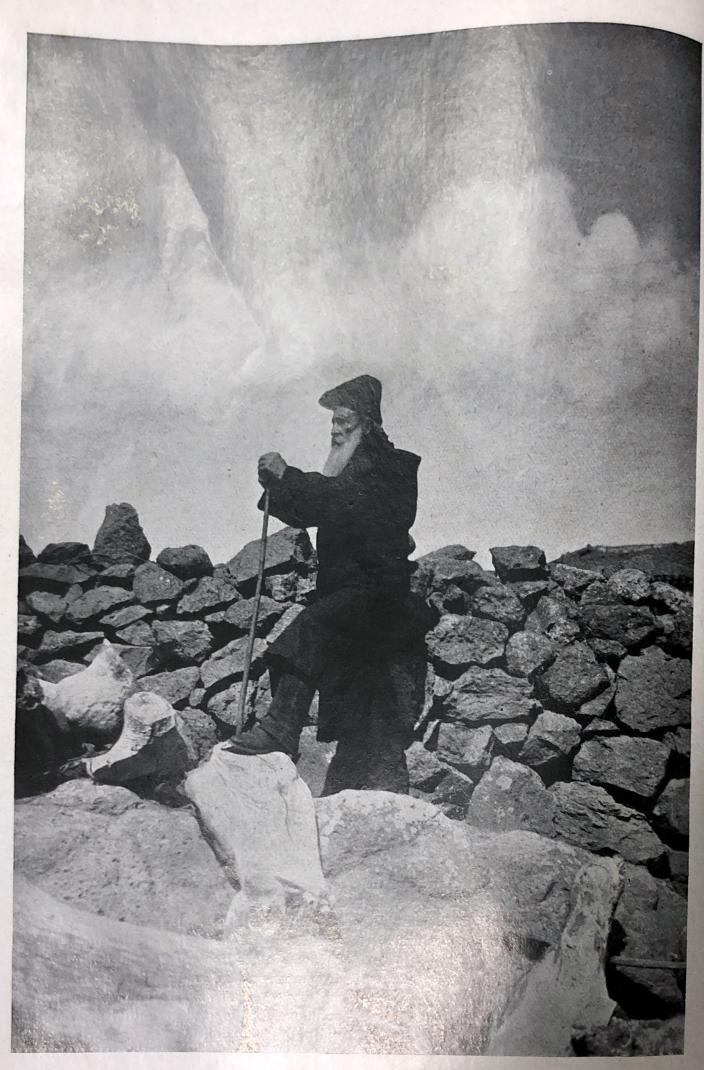
Il porticato sul lato occidentale evidentemente non esisteva ai tempi di Isabella, come risultò dalle due colonne che chiudevano i vani laterali del porticato a sud e a nord, formate ciascuna dall'accoppiamento di due mezze colonne, indubbiamente tolte al muro che limitava questo lato del giardino e a cui dovevano essere addossate. Il porticato occidentale fu, perciò, chiuso di nuovo, e nel vano che ne è risultato sono stati ripristinati i due camerini e un'intercapedine « apresso al zardino segreto », di cui si parla in due documenti del 1522. Ai due camerini si è dato luce lasciando aperte nel muro ricostruito tre finestre rettangolari con vetrate ad esagoni.

Le volte, le lunette e le pareti dei due camerini sono state decorate con le tinte originali, secondo risulta da un documento del 1523, salvando le tracce ancora esistenti della primitiva decorazione.

Ora si pensa di collocare nel Giardino segreto una vasca di marmo a zampillo, cinquecentesca, di adeguate proporzioni (si troverà?); di riunire nei camerini i ricordi di Isabella e le riproduzioni degli oggetti che le furono cari e andarono perduti, e nella camera grande del Leonbruno tutti i libri e gli opuscoli che parlano di lei e delle vicende in mezzo a cui ella visse e operò.

●

Chi entra sotto il portico del Giardino segreto e legge sulla parete in fondo l'epigrafe: « Di tutto questo intimo nido isabelliano volle il restauro e vi provvide l'ing. Gino Norsa, in onore e memoria di Alda Tomasina, sposa sua dilettissima, prima sempre fra gli amici di Palazzo Ducale - II-VI-MCMXXXIII-XI », pensa a quest'opera di risurrezione compiuta in nome e per l'amore di una donna gentile troppo presto esule dalla vita. Amore e morte, morte e risurrezione: la poesia e la fede soltanto possono destare alte ispirazioni nel cuore degli uomini.

ETTORE FABIETTI

VECCHIO CONTADINO SARDO, COMPLETAMENTE VESTITO D'ORBACE, DALLA « BERITTA » ALL'ABITO, AL PASTRANO.

LA PREPARAZIONE DELLA STOFFA IN PEZZA E L'IMBALLAGGIO PER LA SPEDIZIONE.

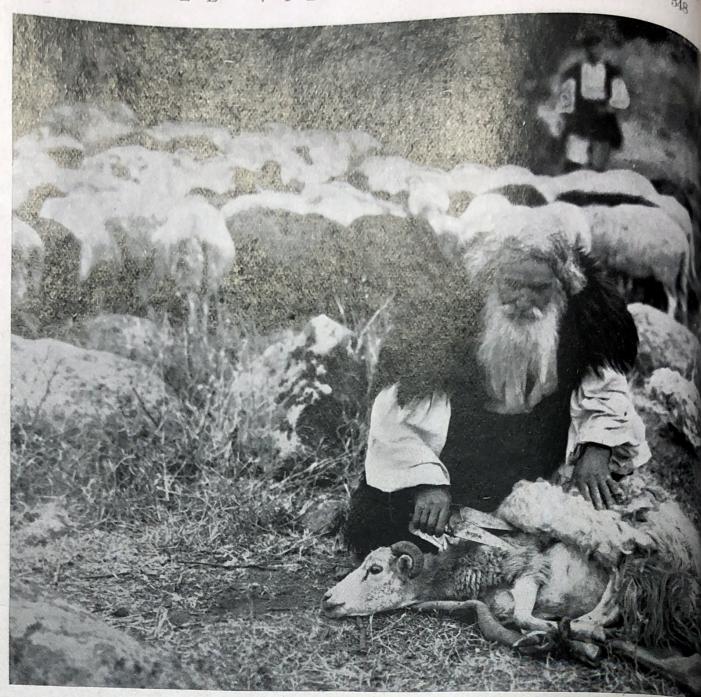
CARATTERISTICHE INDUSTRIE REGIONALI

L'"ORBACE" DI SARDEGNA

Le diverse regioni d'Italia hanno caratteristiche tradizionali a cui corrispondono industrie locali che posseggono singolari virtù di richiamo per certe categorie di visitatori e, in particolar modo, per i turisti e per gli studiosi dei così svariati elementi del folclore. Ossia, come vi sono sempre consuetudini resistenti attraverso i secoli al sovrapporsi di forme più moderne e più pratiche di vita, vi sono anche singolari specie di attività industriale, consistenti specialmente in piccole industrie che non hanno nulla di comune con quelle di altre regioni. In tal modo le diverse zone di uno stesso Stato danno diversi volti all'aspetto generale della vita nazionale.

La Sardegna, ancora oggi, sebbene avviata con passo deciso ad un rinnovamento di tutta la sua vita sociale ed economica, è sempre ancora una miniera inesauribile per gli studiosi delle singolarità locali. Infatti abbondano ancora, nella forte terra di Amsicora, i mobili scolpiti ed intagliati nel legno, le oreficerie, i ricami antichi, i complicatissimi e costosi abbigliamenti femminili fatti dalle pazienti mani delle donne, e gli oggetti di giunco e di asfodelo intrecciato; tutte cose in cui sono impressi segni indelebili di originalità, con fogge e disegni arcaici e primitivi, con sempre rinnovata varietà di temi e di ornamentazione le cui linee differiscono fondamentalmente da quelle della produzione similare d'altre regioni e d'altre genti.

Gli effetti decorativi dei ricami vaghissimi palesano, da soli, oltre che una istintiva tendenza ad ornare, con qualche segno d'arte, le suppellettili casalinghe, la mirabile perizia delle donne sarde nella disposizione dei colori,

348

UN VECCHIO PASTORE TOGLIE IL VELLO ALL'ANIMALE IMMOBILIZZATO.

nella variazione dei toni, nell'assegnare le tinte più appropriate ai varî motivi ornamentali; una conoscenza degli effetti insospettata in piccole donne del contado, vissute sempre lontane da ogni contatto con l'arte. L'antico ricamo sardo a colori, nei caratteristici punti in seta, lana, lino, oro, argento, risale ad una tradizione artistico-industriale casalinga, con un requisito essenziale: la personalità. Personalità che giungeva al punto da far ricercare e ottenere dalle stesse lavoratrici, con procedimenti proprî, i colori occorrenti nelle sfumature volute, dedotti da ricette conservate gelosamente e tramandate di generazione in generazione.

Anche le antiche casse intagliate — mobile casalingo e cofano nuziale per il corredo della sposa — documentano il gusto artistico dei sardi, custodito, per secoli, attraverso il tradizionalismo di una discendenza di anonimi artefici e alimentato dalla copia del buon materiale, il legname dei boschi di castagno e di noce di talune regioni dell'isola.

Un'industria tessile di uso e di rinomanza regionale.

Ma la Sardegna ha anche conservato, pur attraverso decine di secoli, una industria tessile alimentata per la maggior parte dal paziente lavoro delle donne isolane, industria che ebbe notorietà regionale: quella della produzione dell'*orbace* o *forese*, una stoffa che ha avuto la ragione fondamentale del suo

successo nelle sue qualità intrinseche, diremo anzi naturali, e cioè la conservazione massima del colore e la impenetrabilità all'acqua, associate al vantaggio di consentire la traspirazione necessaria all'organismo.

Etimologicamente la parola *orbace* sarebbe corruzione di *albagio,* nome usato ad indicare una specie di rozzo panno, la cui conoscenza già sconfinava dall'ambiente regionale quando, per disposizione governativa, diversi anni addietro, entrò a far parte nella confezione dei cappotti per gli ufficiali della Regia Marina.

L'"orbace,, e l'abbigliamento caratteristico degli isolani.

È l'orbace che offre la materia prima al severo costume maschile degli abitanti dell'isola.

Gli uomini, in genere, hanno aspetto austero, qualcuno dice quasi tetro. Neri e di orbace sono i comodi *gabbani,* grandi cappotti lunghi fino ai calcagni, spaccati di dietro per poterli tenere cavalcando; nera la *gabbanella* — la parte del costume più diffusa —, piccolo cappotto che si porta d'estate e d'inverno, perchè dovrebbe difendere tanto dal caldo come dal freddo; nero il cappuccio fratesco; nere le *ragas,* specie di gonnellini o talora calzoncini all'uso greco o albanese, o montenegrino, o dalmata; neri i *borzachinos,* alte uose o calzari d'orbace, chiusi od anche aperti verso l'interno ed allacciati al polpaccio, che difendono il contadino ed il pastore dall'umidità e dalla rudezza del monte e del bosco; nera la *berritta,* ossia un pesante berrettone di lana, che si lascia cadere sull'omero o dietro le spalle, o si ripiega sulla fronte, come una lunga visiera. Mentre nella maggior parte dell'isola si portano ampi calzoni di tela bianca, nel Sulcis si usano anche abbondanti pantaloni di pesante orbace, come appare dalle nostre fotografie, riproducenti *maurredini* coi calzoni ampi come due sottane.

Così d'orbace si fa il *saccu de coberri* (sacco per coprire), composto semplicemente di due tagli di stoffa d'orbace nero, applicato l'uno sull'altro, uniti da un lato; modestissimo capo di vestiario, ma pur utilissimo, di cui i pastori — i soli che lo adoperano — si servono per tutti gli usi della loro esistenza randagia: per ripararsi dalla pioggia e dal freddo, come cappotto, come stuoia, coperta da letto, tappeto, cappuccio, d'inverno e d'estate, sempre e ovunque. La mancanza di questo misero e spesso lacero indumento, nel quale i pastori si avvoltolano nei rigori delle lunghe notti invernali, potrebbe significare per essi la morte per assideramento.

L'*orbace* o *forese* — di diverse tinte unite, come rosso o marrone — serve anche per taluni abbigliamenti femminili. Per esempio, è di orbace rosso la sottana del pittoresco costume delle ragazze di Désulo.

Così i Sardi, fedeli agli abbigliamenti tradizionali, sembrano relitti di stirpi antichissime che, dopo tante dominazioni e infiltrazioni, hanno serbato intatta la loro natura originaria, poco o nulla mutata dagli attriti; saldo ceppo formato da un innesto latino sull'antico tronco autoctono.

Una delle ragioni del considerevole persistente impiego dell'orbace di produzione locale, nell'abbigliamento dei Sardi sta principalmente nel fatto che in altri tempi, data la scarsità e la difficoltà dei mezzi di comunicazione e di trasporto, tra l'isola e il continente, non era facile agli isolani acquistare dalle manifatture d'oltre mare le stoffe di cui avevano bisogno. Così essi trovavano più sicuro e conveniente provve-

dere a queste necessità col prodotto di una industria tessile locale.

Manca qualsiasi statistica relativa alla produzione, dato che questa è sparpagliata un po' dovunque, e mancano fonti regolari cui attingere tali notizie; ma, considerando il numero delle persone che si servono di questo tessuto, si può salire a cifre assai alte.

Sono molti i centri ove quest'industria tessile vien praticata, specialmente quelli ove è abbondante, con l'industria armentizia, la produzione laniera. Dice la storia che le lane di Sardegna furono sempre oggetto di cupidigia e di sfruttamento anche da parte degli antichi dominatori, i Fenici e i Romani. Ricordiamo, tra gli altri comuni, Gavoi, che, in qualche modo, ha il primato isolano nella fabbricazione del *forese;* Seulo, paese ove le donne sono molto industriose e dedicano attente cure a quest'industria; Tiana, paese ricco, anche nella stagione estiva, di acque, le quali danno vita a numerosi mulini e pigiatrici di orbace, dette *calcheras;* Isili, che si è specializzato anche nella confezione di coperte da letto con trame di lana di varî colori, tappeti da tavola, bisacce, pizzi e tele, e che conta numerosi telai ed ha avviato una certa attività commerciale; Villagrande, Meana Sardo, Gairo, Seui e numerosi altri paesi delle tre province sarde, ma specialmente delle due province di Sassari e di Nuoro, ove prevalgono le regioni montane ed in cui si pratica l'industria armentizia, che fornisce a quella tessile la materia prima.

Le operazioni tecniche.

La materia prima dell'orbace è data dalle lane lunghe e dure degli ovini di Sardegna, e precisamente dalle pecore.

Non si può dimenticare che la popolazione zootecnica isolana comprende oltre due milioni di ovini.

La lana dei caprini, pure così abbondante in quanto rappresenta oltre mezzo milione di capi, non si presta a questa industria.

Filatura e tessitura si sono sempre praticate, nella quasi totalità, dalle donne di tutto il mondo. Filano, in Sardegna, le massaie, conservando, accanto alla tradizione della stoffa speciale, anche gli ordigni antichi che servirono alle nonne e alle nonne delle nonne. Ed anche ragazze avvenenti ed agiate, eleganti nel loro ricco costume multicolore di lana o di seta, filano e, ignorando l'arcolaio o non avendo simpatia per esso, si servono ancora della rocca e del fuso primordiali.

L'industria conserva così ancora un carattere primitivo, a deplorare il quale, specie di là del mare, si sono scritte infinite vivaci pagine. Ma questa immobilità non è un carattere esclusivo delle popolazioni rurali di Sardegna. In genere le popolazioni delle campagne sono state sempre eminentemente conservatrici e, spesso, perfino reazionarie. Ha il predominio, nell'interno di certe regioni a carattere agricolo, lo spirito consuetudinario su quello di iniziativa; e ciò avviene ovunque, in Sardegna come fuori, in Italia ed all'Estero. Parlando appunto dell'industria tessile in certe zone della Francia, Emilio Souvestre, nei suoi *Derniers Bretons,* accenna al tessitore delle Côtes du Nord e del Finistèrre, tenace nel non allontanarsi dalle forme di lavoro del proprio padre. Proponetegli — egli dice — di lasciare questa industria, ed egli scuoterà la sua testa capelluta, e con un triste sorriso vi risponderà: « Nella nostra famiglia noi siamo stati tutti fabbricanti di tessuti » — « C'est le bon Dieu qui conduit le pau-

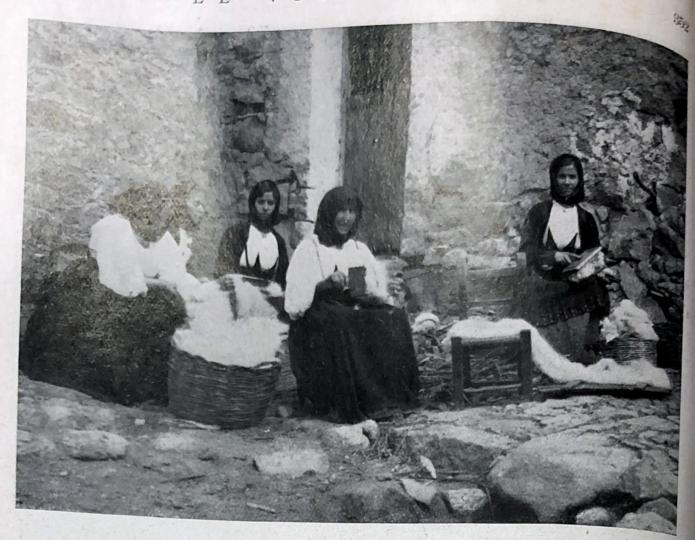
LA LAVATURA DELLA LANA NEI RUSCELLI.

vre monde ». Ma nel caso della Sardegna non si tratta di una industria agonizzante, bensì di una forma di lavoro che utilizza molte braccia e molte attitudini, che altrimenti resterebbero inutilizzate, e oggi si avvia a graduali innovazioni nella legittima previsione del successo.

È il procedimento di tutte le vecchie e giovani attività di questo mondo. Così l'industria tessile, anche nella prima fase, serba il carattere di piccola produzione casalinga, esercitata per utilizzare, principalmente nell'inverno, le ore d'ozio.

La donna sarda non si dedica in genere ai lavori dei campi; quindi può consacrarsi, per buona parte della giornata, alla fabbricazione dei tessuti grossolani, resistenti, d'uso locale, fra cui in prima linea, l'orbace, che, come abbiamo accennato, si usa quasi sempre in nero o senza tintura.

L'operazione della filatura è semplicissima. La donna regge la rocca nella mano sinistra; inumidite le dita della destra, ne tira un filo e lo torce.

La rocca (*cronuca, cranuga, cannuga, canniuga*, dal latino *cannula*) è una canna semplice, a volte intagliata artisticamente; il fuso è un bastoncino (*fusti* o *pertia*, dal latino *fustis* e *pertica*), con un capo di legno e, in cima, un uncino per fissare il filo, (*amu* o *ganciu*, dal latino *hamus* e *ganzu*); poi dal filo si fanno le matasse e i gomitoli (*gromuro, gromero, lombro, lomburo, lorumo*, dal latino *glomulus*).

LA CARDATURA RUSTICA CON PICCOLE CARDE AZIONATE A MANO

Anche la tessitura si fa, quasi ovunque, in casa. La Sardegna conta una buona parte dei telai casalinghi che esistono ancora in Italia. Sono dei piccoli telai che, fu detto, rappresentano della ricchezza in polvere, in quanto utilizzano tante ore che altrimenti passerebbero inattive, tante modeste capacità che non verrebbero convenientemente sfruttate, e le trasformano in un prodotto utile, quando non sia addirittura indispensabile, come fu nei tempi in cui era limitata la fornitura delle stoffe dal continente.

In epoca di organizzazione scientifica del lavoro e di taylorismo, esaltato sino alla esagerazione, di frenetica standardizzazione e di manipolazioni in serie, parrebbe di trovarci di fronte ad un anacronismo. Non manca però chi, considerando questo prodotto, vanta l'accuratezza del lavoro e la bontà di esso e si chiede se, nei sistemi dell'antico lavoro domestico, lento e personale, non si trasfonda più direttamente l'anima del lavoratore e non si crei un rapporto simpatico, un vincolo benefico tra questo e l'opera sua, a tutto vantaggio del risultato finale.

A tessitura avvenuta, il panno si sottopone ad una tintura quasi generalmente nera, facendolo bollire con le radici e con il frutto di alcuni vegetali, del *Daphnis gnidium,* in sardo *troiscu,* dallo spagnolo *torviscu,* e dell'*Alnus glutinosa.* Si usano anche il legno di campeggio e, più recentemente, si sono introdotte anche tinture chimiche.

La *follatura* o feltratura avviene o con la forza dei piedi o per mezzo di rudimentali martelli di legno, mossi dalla forza idraulica dei torrenti.

Questi i sistemi di produzione dell'*orbace* sardo, in quanto esso conservava il suo limitato carattere di piccola industria locale, nella quale la brava massaia guardava alla sua fatica di tessitrice come ad una questione di stretto carattere domestico, sottoposta al massimo alla critica dei familiari, per la maggior parte gli unici consumatori e disposti, in definitiva, a indossare quello che veniva loro offerto in quanto era un prodotto solido ed utile, indipendentemente da ogni ragione di moda o di eleganza.

Un discreto sviluppo alla produzione del-

OPERAZIONI ALLA TRAMA.

SI FORMANO I GOMITOLI DI LANA.

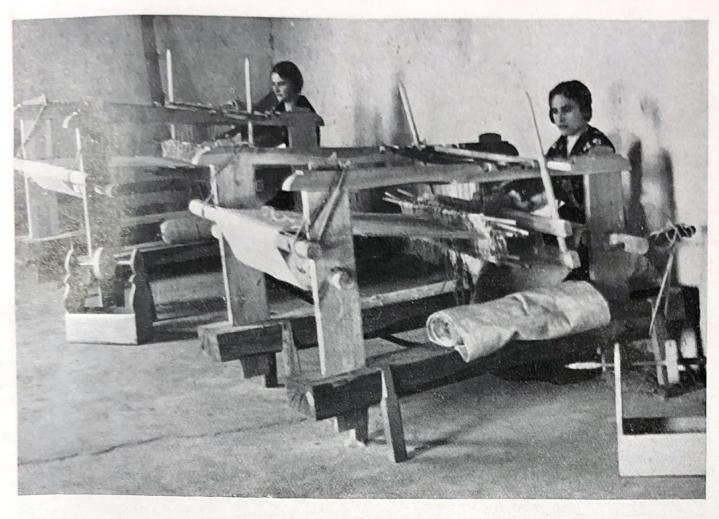
AUSTERO È, IN GENERE, IL COSTUME E L'ASPETTO DEGLI UOMINI DI SARDEGNA.

l'orbace ha dato anche il « Buon Pastore » di Cagliari, un Istituto di beneficenza, che, ad iniziativa ed opera di un benemerito sacerdote, ha lo scopo di sottrarre l'adolescenza ai pericoli della strada e delle cattive compagnie. In questo Istituto, ove si producono diversi oggetti caratteristici della Sardegna, quali bisacce, borse, tappeti, v'è tutto un buon macchinario per la produzione dell'orbace in tutte le sue fasi.

Nuovo indirizzo.

Le cose si presentano oggi in maniera notevolmente diversa.

I mezzi di lavoro rustici, la mancanza di qualunque organizzazione commerciale ad onta della bontà del prodotto non consentivano di poter passare improvvisamente ad una sfera di più largo consumo. Anche la raccolta e l'affluenza della produzione, che aveva sempre qualcosa di isolato e frammentario, risultava difficile senza un organismo coordinatore; ed allora la Federazione degli Artigiani, a seguito delle disposizioni del Segretario del Partito per l'uso di detto tessuto nelle divise fasciste, ha provveduto alla creazione ed al finanziamento di una Società commerciale, per dare una disciplina alla produzione e allo smercio — modificando, in quanto era necessario, l'indirizzo tecnico e le norme per la vendita del prodotto — e in primo luogo per l'adozione di un procedimento definitivo e uguale per tutti, in modo che il prodotto assuma la necessaria omogeneità, curando di ottenere la buona scelta della lana durante la cardatura e la torsione dell'ordito e della trama. Così si è istituito un centro di raccolta del prodotto proveniente da trenta paesi della Sardegna, occupando nell'insieme più di 3400 artigiane.

Per favorire lo sforzo dei singoli e migliorare il panno sino al limite del possibile, la società ha promosso l'impianto in alcuni comuni dell'isola di « folloni » azionati elettricamente. Inoltre il colorante naturale, usato alquanto empiricamente è stato sostituito con materie chimiche più sicure nei loro effetti e nell'uniformità. Il prodotto non si limiterà solamente alla stoffa nera, ma si otterrà anche in varî colori, secondo il gusto del pubblico e le esigenze della moda. Così la diminuzione di richiesta, dovuta all'abbandono, da parte di molti Sardi, del vecchio costume, sarà resa economicamente meno sensibile dalla diffusione del panno fuori dell' Isola, dati i tanti

DONNE AL TELAIO.

LA TINTURA DELLA STOFFA.

LA FOLLATURA.

L'ORBACE VIENE OGGI UTILIZZATO ANCHE PER LA CONFEZIONE DI ELEGANTI ABITI FEMMINILI.

caratteri che lo rendono pregiato anche per gli abiti comuni maschili e femminili. Infatti nella Mostra Nazionale della Moda di Torino, che affermava, nella sua quarta ricorrenza, la genialità ideatrice e realizzatrice degli industriali, artigiani e commercianti d'Italia, spiccavano, accanto ad un telaio antico sardo, azionato da una donna isolana nel suo costume caratteristico, i figurini di un valente artista del genere, indossanti abiti e mantelli fatti di orbace sardo, dei più diversi colori e dei più artistici e moderni disegni.

Anche nella Mostra dell'orbace sardo, testè tenutasi a Roma, nella Sala delle Mostre Artistiche in Piazza Venezia, appariva legittimo il diritto di questo prodotto dell'Artigianato rurale sardo ad avere un più vasto impiego in tutta la Nazione.

Così a questa tipica industria regionale, sparsa un po' dovunque nel territorio dell'Isola, si schiudono nuovi orizzonti e nuove fortune.

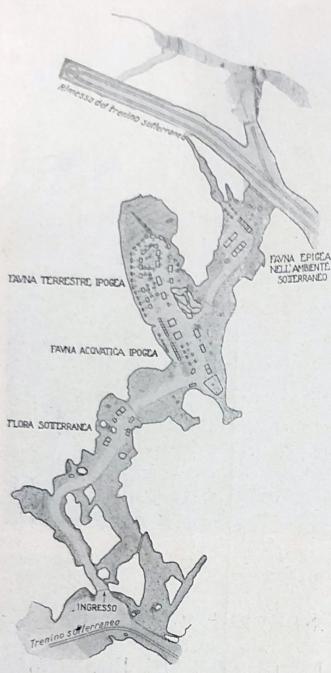
MARCELLO VINELLI

LA SEDE DELL'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA IN POSTUMIA.

L'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA E LE RICERCHE SCIENTIFICHE NELLE GROTTE DI POSTUMIA

Sono trascorsi ormai più di dodici anni dal dicembre del 1922, quando Luigi Vittorio Bertarelli da queste stesse pagine lanciava agli Italiani il suo appello, rivolto particolarmente ai giovani, per un largo inizio nel nostro Paese di esplorazioni e ricerche sotterranee. Quello che nel dicembre del 1922 era un ardente voto del grande apostolo delle bellezze naturali d'Italia, è oggi realtà positiva, confortante constatazione di fatti compiuti.

Il buon seme sparso con generoso fervore, caduto su fertile terreno, in tempi maturi, diede frutti copiosi, inattesi. Il fascino dell'esplorazione di un mondo ignoto, l'inesausta passione della ricerca in un campo di studî che poteva ritenersi non ancora dischiuso ai metodi nuovi, hanno destato sani entusiasmi nella gioventù italiana. Si vide in breve tempo tutto un fecondo risorgere di tradizioni, un gagliardo rifiorire di iniziative che sempre si affermavano con operosa attività nell'esplorazione sotterranea delle varie regioni d'Italia: dalla Venezia Giulia, terra classica della vasta e complessa fenomenologia carsica, al virgiliano Alburno, alla Sicilia.

Se più tardi un notevole impulso al turismo sotterraneo nazionale fu dato indubbiamente dalla pubblicazione, a cura del Touring Club Italiano, del volume *Duemila Grotte,* opera postuma di Luigi Vittorio Bertarelli che, in collaborazione con Eugenio Boegan, illustrava l'attività poderosa della Soc. Alpina delle Giulie nell' esplorazione sotterranea del

LA STAZIONE BIOSPELEOLOGICA NELL'INTERNO DELLE GROTTE DI POSTUMIA. - LA PIANTA, ORIENTATA COL NORD IN BASSO, DIMOSTRA LA DISTRIBUZIONE DEI TERRARÎ E DEGLI ACQUARÎ, ISTITUITI PER LE RICERCHE E GLI STUDI SULLA FLORA DELLE CAVERNE E SULLA FAUNA CAVERNICOLA IN CATTIVITÀ.

nostro Carso, era tuttavia sentita la mancanza di un centro coordinatore delle singole iniziative, di una istituzione che potesse guidare e incanalare il nascente movimento speleologico italiano.

Riportiamoci alla fine del 1928, all'aprirsi dell'Anno VII dell'Era Fascista. L'Azienda Autonoma di Stato delle RR. Grotte Demaniali di Postumia, che già l'anno precedente, con la pubblicazione della rivista *Le Grotte d'Italia*, aveva compiuto un primo passo per il coordinamento delle iniziative regionali nell' esplorazione sotterranea italiana, delibera, con felice senso d'opportunità, la costituzione in Postumia, presso l'Azienda stessa, di un organo nazionale con lo scopo ben definito di stimolare e coordinare la sistematica esplorazione del vasto patrimonio sotterraneo naturale d'Italia, e al tempo stesso di avviare con ogni mezzo gli studiosi italiani alle ricerche scientifiche nei varî campi della speleologia, intesa in largo senso come disciplina che abbraccia lo studio delle caverne sotto tutti i punti di vista: fisico, geologico, biologico, paletnologico.

Sorse così l'Istituto Italiano di Speleologia, e affinchè all'attività del nuovo organismo fosse assicurato, fin dal suo inizio, un rigoroso metodo scientifico, veniva chiamato ad elaborarne il programma e a tracciarne le direttive un autorevole rappresentante dell'alta cultura universitaria italiana, il prof. Michele Gortani dell'Ateneo bolognese.

Il Catasto delle Grotte italiane.

Avviata l'azione coordinatrice dell'attività dei così detti « Gruppi Grotte » regionali che si venivano man mano formando in ogni parte d'Italia, si imponeva, come primo compito della nuova istituzione, il censimento, quasi presa di possesso, del vasto patrimonio sotterraneo del Paese; conoscere ad una ad una, cioè, *tutte* le grotte esistenti in Italia, raccogliere per ciascuna di esse il maggior numero di dati relativi all'ubicazione, allo sviluppo, alle principali caratteristiche, alle leggende che si sono tramandate fino ai nostri giorni, di generazione in generazione.

Con la valida collaborazione dei vari Gruppi Grotte italiani, oggi in numero di circa sessanta, ma in confortante aumento, si inizia così il *Catasto delle Grotte Italiane*, nel quale ogni cavità naturale sotterranea segnalata viene dall' Istituto contraddistinta con un numero progressivo seguito dalla sigla della regione, e segnata nelle tavolette al 25.000 o nei quadranti al 50.000 della Carta topografica del Regno.

Lavoro di grande lena la redazione del Catasto delle Grotte italiane, se nello spazio di poco più di sei anni il numero complessivo delle cavità naturali sotterranee segnalate all'Istituto si accosta, dopo gli ultimi aggiornamenti, alle 6000, delle quali oltre 3000 appartenenti alla Venezia Giulia, ossia al Carso Triestino-Goriziano, al Carso di Postumia, al Tavoliere calcareo dell'Istria meri-

RICERCHE GEOFISICHE NELLA REGIONE CARSICA DELLE GROTTE DI POSTUMIA, ESEGUITE DALL'ISTITUTO DI GEODESIA DELLA R. UNIVERSITÀ DI PADOVA COL CONCORSO DELL'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA NEGLI ANNI 1931-32. - UNA STAZIONE EÖTWÖSSIANA PRESSO LE GROTTE DI POSTUMIA. LA BILANCIA DI TORSIONE A REGISTRAZIONE FOTOGRAFICA È ACCORTAMENTE PROTETTA DALLA CAPANNINA CHE SI OSSERVA IN PRIMO PIANO.

LA BILANCIA DI TORSIONE EÖTWÖS-SCHWEIDER, IL PERFEZIONATO STRUMENTO REGISTRATORE DELLE ANOMALIE NELLA DENSITÀ SOTTERRANEA.

dionale, al Carso Liburnico di Fiume. E coi dati topografici si raccolgono nel Catasto, per ciascuna grotta, il materiale illustrativo, gli accurati riferimenti bibliografici della letteratura italiana e straniera che costituiranno fonti utilissime per la compilazione della *Bibliografia Speleologica Italiana,* che è nel programma di attività dell'Istituto Italiano di Speleologia.

Alla fattiva ed entusiastica collaborazione dei nuclei speleologici delle varie regioni d'Italia si aggiunge spesso, benevolmente accolta, la collaborazione di singoli appassionati, sparsi un poco ovunque nella Penisola, i quali direttamente si rivolgono all'Istituto offrendo la loro opera disinteressata.

Nel 1932 giunge il valido contributo di attività del Club Alpino Italiano, promotore di *Gruppi Speleologici* in seno ai Comitati Scientifici costituiti presso le singole Sezioni, ed affinchè la esplorazione speleologica del Paese possa conservare una certa unità di indirizzo, è chiamato a presiedere la Commissione Speleologica del Comitato Scientifico Centrale del Club Alpino Italiano il Preside stesso dell'Istituto Italiano di Speleologia.

La Rivista *Le Grotte d'Italia*, pur rimanendo organo ufficiale dell'Istituto e dell'Azienda delle RR. Grotte Demaniali di Postumia, diventa in breve l'organo di collegamento fra i vari

CAPANNINA METEOROLOGICA ALLA SOMMITÀ DELL'ABISSO DELLA PIUCA, ESTREMO SETTENTRIONALE DEL VASTO COMPLESSO SOTTERRANEO DELLE GROTTE DI POSTUMIA.

Gruppi Speleologici regionali, compresi quelli delle sezioni del Club Alpino Italiano. E continua ad accogliere le primizie dell'attività scientifica dell'Istituto di Speleologia e degli studiosi che vi fanno capo. Attività scientifica che si matura, si concreta sempre più in un piano organico di ricerche nei vari campi di studio: tutta una nobile gara di appassionati, dai veterani alle giovani reclute, dai maestri ai novizi, dagli ardimentosi esploratori di voragini paurose, ai pazienti ricercatori di materiale di studio nelle più modeste caverne.

E l'Istituto dà l'esempio, organizzando ricerche proprie, appoggiando con ogni mezzo le indagini di singoli studiosi, di enti culturali della Nazione, mentre si delinea sempre più il compiersi del caldo voto espresso dall'on. Spezzotti, nel presentare ai lettori italiani il primo fascicolo della Rivista: che « si raccogliessero intorno a Postumia, con spirito di pura italianità, tutte le attività speleologiche d'Italia ».

Come sede più adatta per gli studi di maggior mole, dal 1932 l'Istituto ha iniziato la pubblicazione delle sue *Memorie scientifiche*, ripartite in tre serie: Biologica, Geologico-Geofisica, Paleontologico - Paletnologica. Modesto ancora questo contributo di attività, ma certamente destinato a sempre maggiore sviluppo. Le sopraggiunte difficoltà economiche non arrestano l'opera silenziosa dell'Istituto Italiano di Speleologia, destinato a riaffermare ai confini d'Italia l'antico glorioso primato di nostra gente negli studi del sottosuolo naturale.

La meteorologia nelle Grotte di Postumia.

Gli Italiani, che anche quest'anno visiteranno numerosi il fantastico mondo sotterraneo delle celebri grotte di Postumia, troveranno, come sempre, qualcosa di nuovo. Novità non appariscenti agli occhi del profano, ma che non sfuggiranno all'acuto, intelligente osservatore. Al termine del tortuoso percorso a giorno del fiume Piuca, là dove questo pare indugi prima d'inoltrarsi nei tenebrosi meandri sotterranei, una bianca capannina seminascosta fra il verde degli alberi custodisce alcuni apparati registratori delle condizioni meteorologiche esterne della vasta conca di Postumia. Da circa tre anni il benemerito R. Magistrato alle Acque di Venezia, per mezzo del proprio Ufficio Idrografico, sta svolgendo, in collaborazione con l'Istituto Italiano di Speleologia, un vasto piano di ricerche meteorologiche e idrologiche esterne e ipogee. Il regime del fiume sotterraneo viene giornalmente seguito relativamente alla sua portata e alle variazioni termiche delle sue acque. E col regime delle acque anche il regime dei venti all'esterno delle grotte e le correnti d'aria nell'interno sono oggetto di attento esame giornaliero da parte di personale opportunamente addestrato: le stesse guide che accompagnano i visitatori nelle grotte sono diventate, dopo breve tirocinio, provetti e scrupolosi osservatori. Strumenti a lettura diretta e apparecchi registratori sono collocati nei punti particolarmente interessanti delle grotte per tutta una serie di minuziose osservazioni, a cui sovrintende il prof. Giuseppe Crestani, direttore dell'Osservatorio Centrale G. Magrini di Padova. Il programma di queste ricerche è appena agli inizi del suo svolgimento, ma già si delineano risultati, in parte inattesi, che interesseranno anche il gran pubblico.

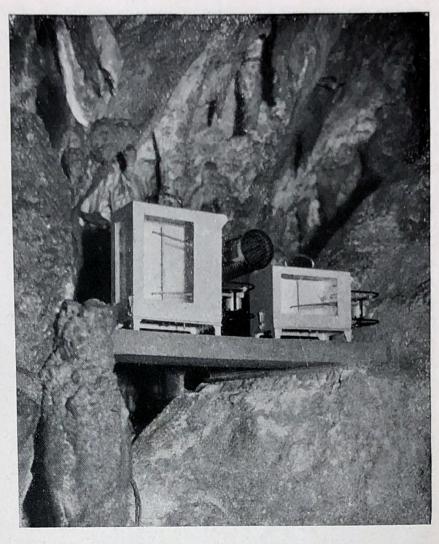
Un Giardino Zoologico sotterraneo.

TERMOIGROGRAFO E TERMOGRAFO INSTALLATI NELL'INTERNO DELLE GROTTE DI POSTUMIA PER RICERCHE E STUDI DI METEOROLOGIA IPOGEA.

Il visitatore, dopo breve percorso del suo viaggio sotterraneo nelle grotte, compiuto a piedi o sul comodissimo trenino, osserverà alla sua destra un diverticolo laterale chiuso da una cancellata: è l'ingresso alla grotta secondaria cosiddetta dei *Nomi Nuovi*, scoperta nel 1818 e dal 1930 chiusa ai visitatori perchè destinata a laboratorio sperimentale per ricerche biologiche. Nell'interno sono stati opportunamente sistemati numerosi terrarî ed acquarî per tenervi in osservazione i rappresentanti della fauna delle caverne: dal Proteo, il caratteristico anfibio cieco delle acque sotterranee del Carso di Postumia, della Dalmazia Settentrionale e della Croazia litoranea, ai crostacei terrestri e acquatici, ad alcuni ragni, a qualche miriapode, agli insetti inquieti delle tenebre eterne.

Lampade elettriche a luce rossa diffondono un debole chiarore che non disturba gli ospiti in cattività. Un reparto accoglie anche la fauna epigea, quella del mondo esterno, in osservazione per la ricerca di eventuali modificazioni morfologiche o strutturali prodotte dall'ambiente sotterraneo, fuori cioè dall'azione della luce del giorno, dalle variazioni termiche giornaliere e stagionali, al sicuro da possibili influenze di fattori cosmici. Per un anno sono state ospiti in questo secondo reparto della Stazione Biospeleologica giovanissime anguille, provenienti dalle acque dolci del Lazio, per ricerche sulla zonatura delle otoliti nell'apparato uditivo e delle squame, ricerche condotte dal dott. A. Gandolfi di Friburgo.

Un reparto, infine, del caratteristico Giardino Zoologico sotterraneo, unico nel suo genere, è destinato allo studio della scarsa flora sotterranea: funghi saprofiti, viventi là dove il suolo della grotta si è accidentalmente impregnato di sostanze organiche, muschi e alghe verdi che rivestono alcuni punti delle Grotte di Postumia illuminati dai potenti riflettori elettrici durante le visite del pubblico.

Dobbiamo peraltro osservare che questa *Stazione Biospeleologica,* da poco costruita, attende ancora di essere completata e sopra tutto di essere appieno utilizzata dai cultori delle discipline biologiche.

Resti di una fauna estinta nelle Grotte.

Appena superata la Stazione Biospeleologica, il visitatore passa accanto, quasi senza avvedersene, ad una cavernetta laterale, detta della *Testa dell'Elefante,* dal nome di una concrezione caratteristica. In questo diverticolo laterale si iniziarono recentemente, dall'Istituto Italiano di Speleologia, degli scavi di assaggio nei letti argillosi deposti dalle antiche alluvioni del fiume Piuca quando, in passate epoche geologiche, percorreva le Grotte di Postumia nella loro parte più elevata. Vennero in luce copiosi resti del maggior rappresentante della fauna fossile quaternaria delle nostre grotte: l'Orso delle Caverne.

Le Grotte di Postumia hanno fornito, anche in occasione di lavori di scavo per il miglioramento della viabilità interna, prezio-

L'INGRESSO ALLA STAZIONE BIOSPELEOLOGICA NELL'INTERNO DELLE GROTTE DI POSTUMIA.

so materiale di studio al paleontologo. Coi numerosi avanzi dell'Orso delle Caverne si rinvennero resti di un grande felino estinto, il Leone delle Caverne, e, ancora nel 1925, durante la costruzione della nuova galleria per la rimessa del trenino sotterraneo, un teschio pressochè completo della rarissima *Jena spelea* (oggetto di un accuratissimo studio del prof. Raffaello Battaglia) ora conservato gelosamente nel Museo Speleologico dell'Istitut

Anche in questo campo lo studio delle Grot te di Postumia è appena iniziato. Ancor devono essere esplorati i potenti depositi ar gillosi, spesso rivestiti di tenaci crostoni sta lagmitici, che ammantano in taluni punti i lati delle vaste cavità sotterranee.

La registrazione delle maree terrestri.

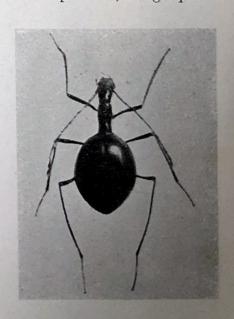
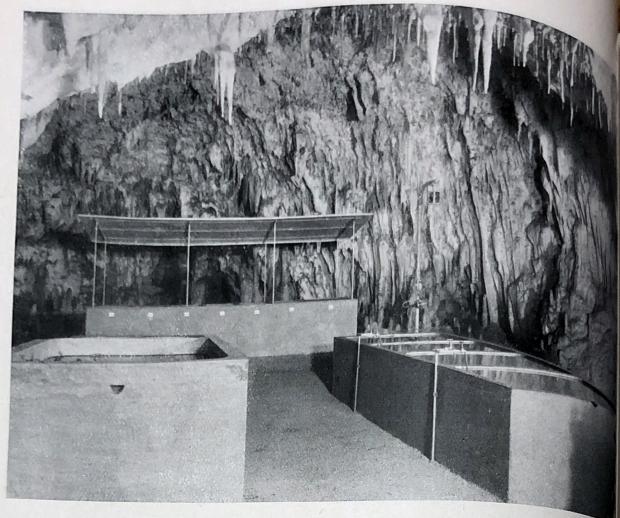
Proseguendo nel suo viaggio sotterraneo, passando di ammirazione in ammirazione, attraverso imponenti sale riccamente adorne di flessuosi drappeggi, di veli alabastrini, superando brevi tratti ad arte lasciati in una suggestiva penombra, il visitatore giunge alla *Sala del Bivio,* al *Piccolo Monte Calvario,* quindi al maestoso ingresso di un vasto ramo laterale delle Grotte, dall'aspetto un po' tetro, illuminato da un cupo bagliore rosso: *il Tartaro*. Seguendo questo ramo laterale si arriverebbe al grazioso *laghetto* sotterraneo di *Acheronte,* dalle acque profonde limpidissime, e più in là si raggiungerebbe il corso sotterraneo del fiume Piuca, lasciato nel *Grande Duomo*.

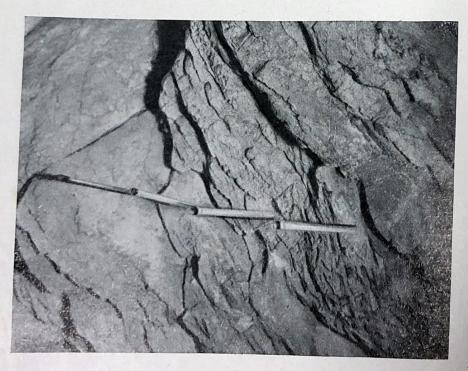
Un cartello avverte che l'ingresso non è consentito al pubblico dei visitatori. A parte la meno comoda viabilità di questo tratto, che richiede un adatto equipaggiamento, la presenza di masse di pubblico in questo ramo laterale disturberebbe l'opera di delicatissimi apparati pendolari qui collocati dalla R. Commissione Geodetica Italiana per la registrazione delle maree terrestri. Si tratta di pendoli orizzontali, particolarmente sensibili, a registrazione fotografica, capaci di rivelare i benchè minimi spostamenti della direzione della verticale, causati dalla deformazione della crosta solida terrestre sotto l'azione combinata della forza di attrazione lunare e della rigidità della crosta stessa.

Il lettore intelligentemente curioso gradirebbe naturalmente qualche dato, qualche numero sulla entità dello spostamento subito dal blocco roccioso su cui poggiano nell'interno delle Grotte di Postumia i delicatissimi strumenti registratori delle maree terrestri. Siamo in ordini di grandezze estremamente piccoli! Lo spostamento, se pure notevolmente ingrandito con particolari accorgimenti tecnici, non si rivela, per la sua stessa natura, di grande entità. Gli studiosi italiani incaricati dello spoglio dei fotodiagrammi re-

IL REPARTO PER LO STUDIO DELLA FAUNA CAVERNICOLA, ACQUATICA E TERRESTRE IN CATTIVITÀ DELLA STAZIONE BIOSPELEOLOGICA NELL'INTERNO DELLE GROTTE DI POSTUMIA.

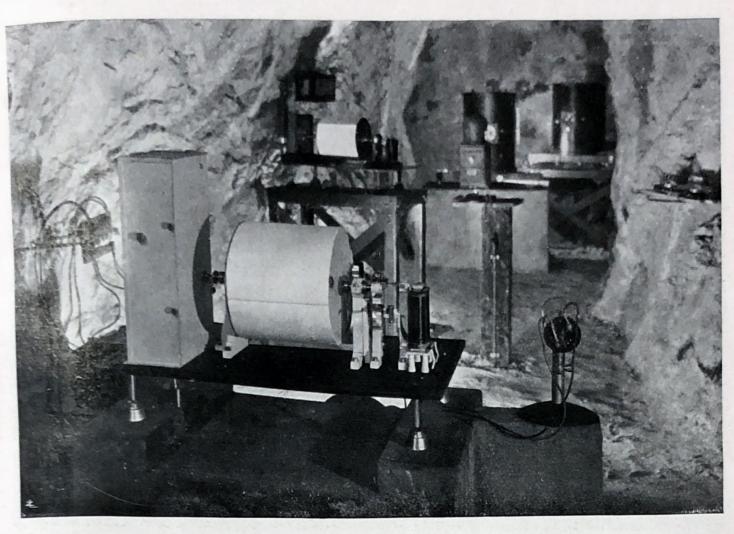
gistratori, dei calcoli matematici ad essi relativi, sono già al lavoro, ma attendono tuttavia che la registrazione prosegua per almeno un paio d'anni ancora prima di comunicarci gli interessanti risultati del laborioso studio che, per la prima volta in Italia, si è qui iniziato.

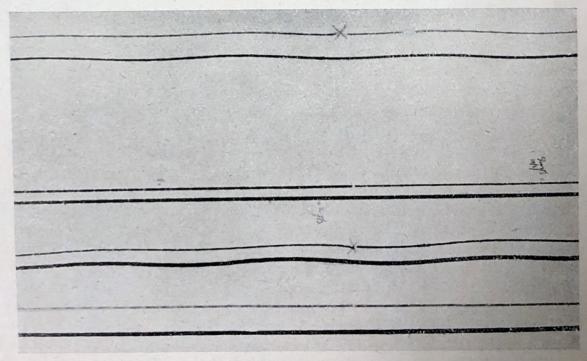
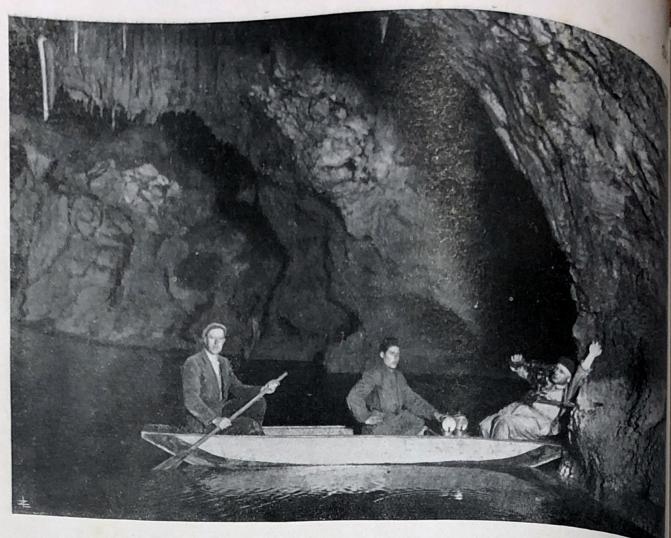
Il prof. Luigi Carnera, direttore del R. Osservatorio Astronomico di Capodimonte, che ha personalmente diretto la costruzione degli strumenti (abilmente compiuta da due giovani tecnici italiani) ha pubblicato una notizia che può illuminare anche il lettore meno addentro in questa difficile materia di studio. In occasione di una notevole piena del fiume Piuca, che percorre i più bassi livelli delle Grotte di Postumia, gli strumenti registratori delle maree terrestri rivelarono una fortissima inattesa oscillazione dei due sensibilissimi pendoli orizzontali, di molto superiore alle normali oscillazioni prodotte dai lentissimi movimenti periodici di marea terrestre e rappresentati da linee dolcemente ondulate come appare dal frammento di diagramma riprodotto. A calcoli fatti, l'effettivo spostamento subito in questa occasione dal banco roccioso percosso dai violenti colpi di ariete delle masse d'acqua frementi in profondità nelle immediate vicinanze, si rivelò di essere di neppure 0,0003 mm. Ne consegue, e il lettore può ben comprenderlo, l'evidente estrema delicatezza del complesso degli apparati e la ragione di aver scelto per la loro installazione l'ambiente particolarmente tranquillo delle Grotte di Postumia, sotto una vòlta rocciosa naturale di un centinaio di metri circa di potenza, lungi quindi

ESEMPLARE DI « LEPTODERUS HONENWARTI », SCHMIDT.

LA STAZIONE BIOSPELEOLOGICA NELL'INTERNO DELLE GROTTE DI POSTUMIA. IL REPARTO PER LO STUDIO DELLA FAUNA EPI-GEA NELL'AMBIENTE SOTTERRANEO.

da ogni perturbazione esterna e dalle stesse variazioni della irradiazione solare che avrebbero senza dubbio influito sulla scrupolosa esattezza degli apparati registratori.

SERIE DI QUATTRO GEOTERMI.

Ricerche geofisiche nel Carso di Postumia.

Contemporaneamente alla indagine sulla deformazione della crosta solida terrestre, un' altra serie di ricerche geo-fisiche venivano compiendosi negli anni 1931-1932 nella regione tipicamente carsica di Postumia dall' Istituto di Geodesia della R. Università di Padova, sotto la direzione del prof. Emmanuele Soler e col concorso dell'Azienda e dell'Istituto di Postumia.

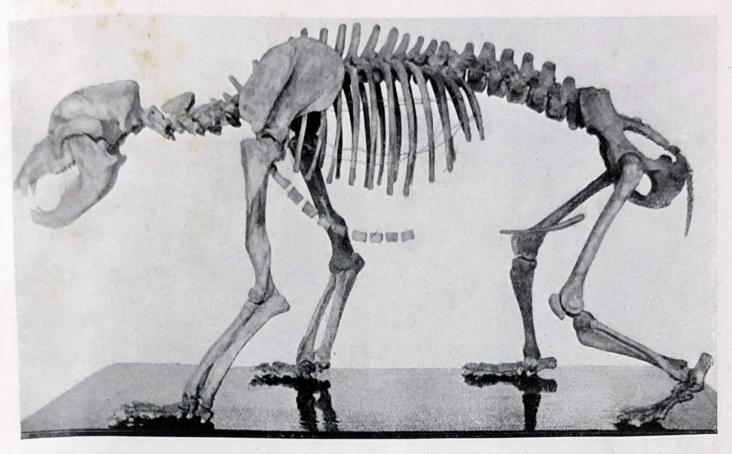
La metodica prospezione del sottosuolo si eseguì con ben 40 « Stazioni Eötwössiane » (dal nome dello strumento usato per le ricerche, la cosiddetta Bilancia fotografica di torsione « Eöt-

I PENDOLI ORIZZONTALI PER LO STUDIO DELLE MAREE TERRESTRI INSTALLATI NELL'INTERNO DELLE RR. GROTTE DI POSTUMIA. IN PRIMO PIANO, A SINISTRA, GLI APPARATI REGISTRATORI APERTI; SULLO SFONDO, LE CUSTODIE CILINDRICHE DEI DELICATISSIMI PENDOLI ORIZZONTALI.

wös-Schweider », di proprietà dell' Istituto di Geodesia dell'Università di Padova) su una vasta regione che comprendeva il sistema noto dell'estesa rete di canali sotterranei delle Grotte di Postumia e della rete facente capo al Cavernone di Planina. I preziosi dati elaborati con diligente e appassionato studio diedero risultati interessantissimi illustrati magnificamente dal prof. Soler nelle *Memorie* dell' Istituto. È la prima volta, in Italia e nel mondo, che la prospezione gravimetrica del suolo vien posta al servizio delle indagini speleologiche, ad indicare cioè i possibili orientamenti delle future esplorazioni sotterranee. Le deduzioni hanno confermato non solo

REGISTRAZIONE DELLE MAREE TERRESTRI NELLE GROTTE DI POSTUMIA. FRAMMENTO DI UN DIAGRAMMA FOTOGRAFICO DELLA PRIMA DECADE DEL MESE DI MARZO 1932. LA REGISTRAZIONE È RAPPRESENTATA DALLE COPPIE DI LINEE DOLCEMENTE ONDULATE.

RILIEVI FOTOGRAFICI LUNGO IL CORSO SOTTERRANEO DEL PIUCA.

la varia natura geologica del suolo, le caratteristiche geo-tettoniche della regione postumiese, e deficienze di massa in profondità in corrispondenza appunto dei sistemi sotterranei conosciuti delle Grotte di Postumia e di Planina, ma hanno inoltre rilevato la presenza di due distinte linee di sensibile deficienza gravimetrica nella fascia di terreno interposta fra i ricordati sistemi sotterranei noti, fra loro approssimativamente paralleli; una prima linea più settentrionale fra l'estremo esplorato del corso sotterraneo del fiume Piuca all'*Abisso* omonimo e l'estremità del ramo occidentale del *Cavernone di Planina,* là dove il fiume stesso riappare, secondo cioè il probabile tracciato del percorso tuttora ignoto del fiume; una seconda linea di deficienza, più meridionale, diretta dal nucleo centrale delle Grotte di Postumia (il cosiddetto *Grande Monte Calvario*) verso il ramo sud orientale del Cavernone di Planina percorso da un altro fiume sotterraneo, il Rio dei Gamberi. Questa seconda linea di decremento gravimetrico segnalata dalle accuratissime indagini geofisiche rivelerebbe la presenza di un sistema di caverne delle quali non s'era mai supposta neppur l'esistenza!

Il programma tuttora in elaborazione per tutta una serie di ricerche dirette, lungo il presunto percorso sotterraneo attuale inesplorato del fiume Piuca, e nella zona più a sud, secondo la probabile traccia di un antico deflusso sotterraneo del fiume stesso quale è stata delineata dalle rigorose indagini gravimetriche, offre oggi senza dubbio un più vasto campo di esplorazioni metodiche, nei confronti di un tempo in cui l'esplorazione speleologica era basata esclusivamente su indizi non sempre sicuri.

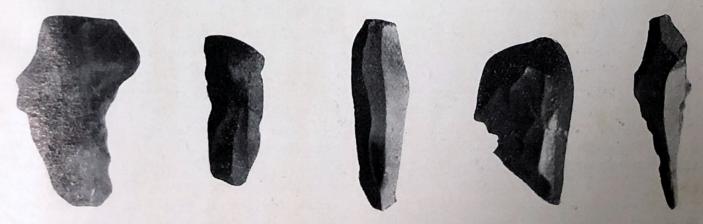
Un Museo che non ha precedenti.

Se subito dopo la sua fondazione l'Istituto ha prontamente aperto le sue porte agli studiosi italiani e stranieri che, giungendo a Postumia in visita dell'incomparabile bellezza naturale delle sue Grotte, desideravano conoscere l'organizzazione, sia pur del tutto preliminare, della nascente Istituzione scientifica italiana, ragioni d'indole varia ne hanno finora sconsigliato l'ufficiale apertura al pubblico. L'Istituto ha attualmente una sede insufficiente, perchè finora non si è potuto mettere a sua disposizione se non un piano

MUSEO DELL'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA. - SCHELETRO DI ORSO DELLE CAVERNE RICOSTITUITO SU RESTI SCAVATI NELLA CAVERNA POCALA DI AURISINA (TRIESTE).

del palazzo già sede del Commissariato distrettuale austriaco.

Tuttavia al singolo appassionato speleologo, allo studioso che giunge a Postumia è consentito, con particolare permesso, di visitare l'Istituto col suo Catasto Generale delle Grotte Italiane, la biblioteca, il laboratorio e soprattutto il Museo Speleologico, unico nel nostro Paese.

Benchè adunato in pochi anni di lavoro e limitato per ristrettezza di spazio a una diecina soltanto di sale, il Museo si presenta già ricco di materiale interessante. Nella sezione geo-mineralogica sono esposte caratteristiche forme di erosione meteorica dei calcari del Carso di Postumia e dei gessi miocenici dell'Appennino Emiliano, forme di erosione di rocce varie per l'azione delle acque correnti sotterranee e di stillicidio, campioni di tufi calcari incrostanti, ai quali è legata la genesi di talune grotte italiane. Le concrezioni calcitiche, le formazioni stalattitiche e stalagmitiche delle grotte di Postumia e di altre grotte carsiche sono largamente rappresentate in collezioni didattico-dimostrative ed accanto ad esse fanno bella mostra le concrezioni e gli aggregati cristallini di gesso, frutto di pazienti e spesso penose raccolte nelle grotte emiliane da parte dell'attivo Presidente del Gruppo Grotte C. A. I. di Bologna, ing. Luigi Fantini.

Le collezioni paleontologiche sono senza dubbio le più largamente rappresentate, grazie all'abbondantissimo materiale estratto nel-

ALCUNI MANUFATTI LITICI (PUNTERUOLI, LAME, RASCHIATOI) PROVENIENTI DAI PRIMI SCAVI CONDOTTI DALL'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA NELLA CAVERNA BETAL PRESSO LE GROTTE DI POSTUMIA.

PICCOLA ARA VOTIVA, CON ISCRIZIONE GRECA DEL II-III SEC. D. CRISTO, RINVENUTA IN UNA CAVERNA PRESSO BRESTOVIZZA (OPACCHIASELLA) IL 21 GENNAIO 1917 E CONSERVATA ORA NEL MUSEO DELL'ISTITUTO ITALIANO DI SPELEOLOGIA, IN POSTUMIA.

la Caverna Pocala di Aurisina presso Trieste e dal pozzo di Ca' Negra presso Pirano in occasione degli scavi eseguiti dall'Istituto. Coi resti copiosi raccolti fu possibile la ricostituzione di due scheletri dell'Orso delle Caverne, e l'ordinamento di una serie di interessanti patologie e teratologie ossee dello stesso animale e delle serie ontologiche ossee.

Un completo scheletro di un giovane Orso bruno con affezioni patologiche nella regione del bacino (proveniente dai depositi olocenici di un pozzo con neve presso Cocevie, in territorio iugoslavo), fu donato al Museo dall'ing. H. Bock di Feistriz con un rarissimo scheletro pressochè completo del Ghiottone, il caratteristico mustelide polare, tipico rappresentante della fredda fauna quaternaria della regione, emigrato verso il nord sulla fine del pleistocene: l'eccezionale reperto proviene da una profonda grotta presso Brestovizza.

Pure largamente rappresentate sono le collezioni preistoriche: dai grossolani manufatti ossei di probabile età paleolitica della Caverna Pocala, ai manufatti ossei e di selce più alti livelli, del neolitico, della stessa caverna e di altre caverne del nostro Carso.

È recente la scoperta di due asce di bronzo a margini rialzati, nelle immediate vicinanze di una caverna presso Otocco di Postumia, e delle prime vestigia di una stazione umana neolitica poco lontano da questa: i frutti di tali scoperte fanno parte delle collezioni, tuttora in corso di studio, del Museo.

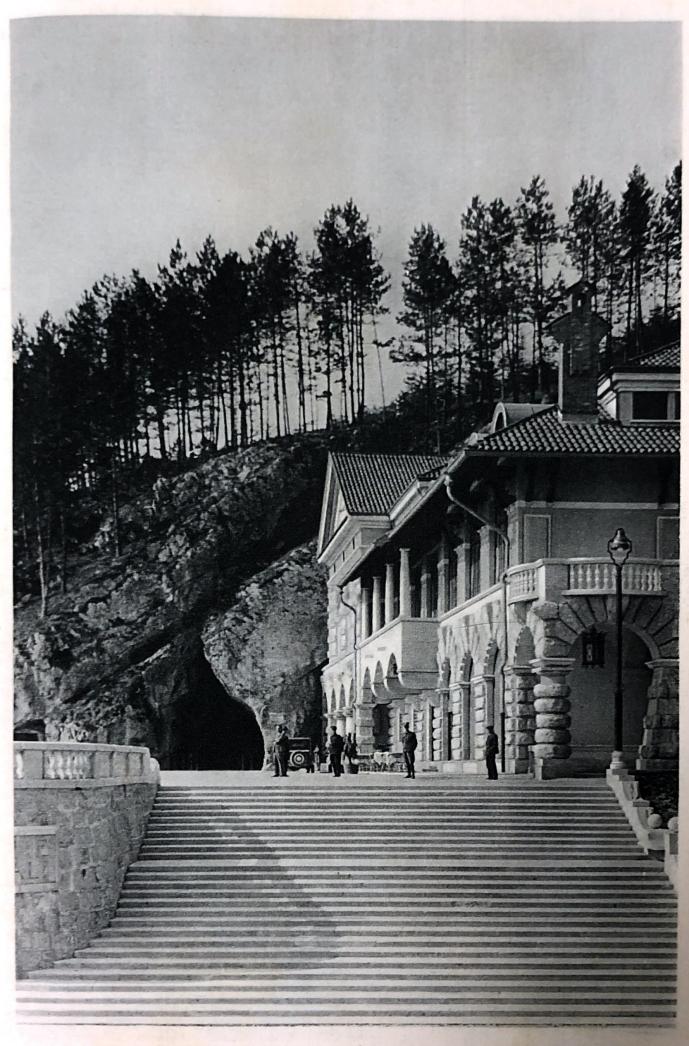
Non può essere dimenticato il fortunato ricupero da parte del cav. G. A. Perco, Direttore delle RR. Grotte di Postumia, di un prezioso cimelio romano esulato in Austria nel periodo bellico: una piccola ara votiva con iscrizione greca del II-III sec. dopo Cristo, rinvenuta nel 1917 nella cosiddetta Caverna sacra di Mosci presso Brestovizza nel Carso Triestino-Goriziano.

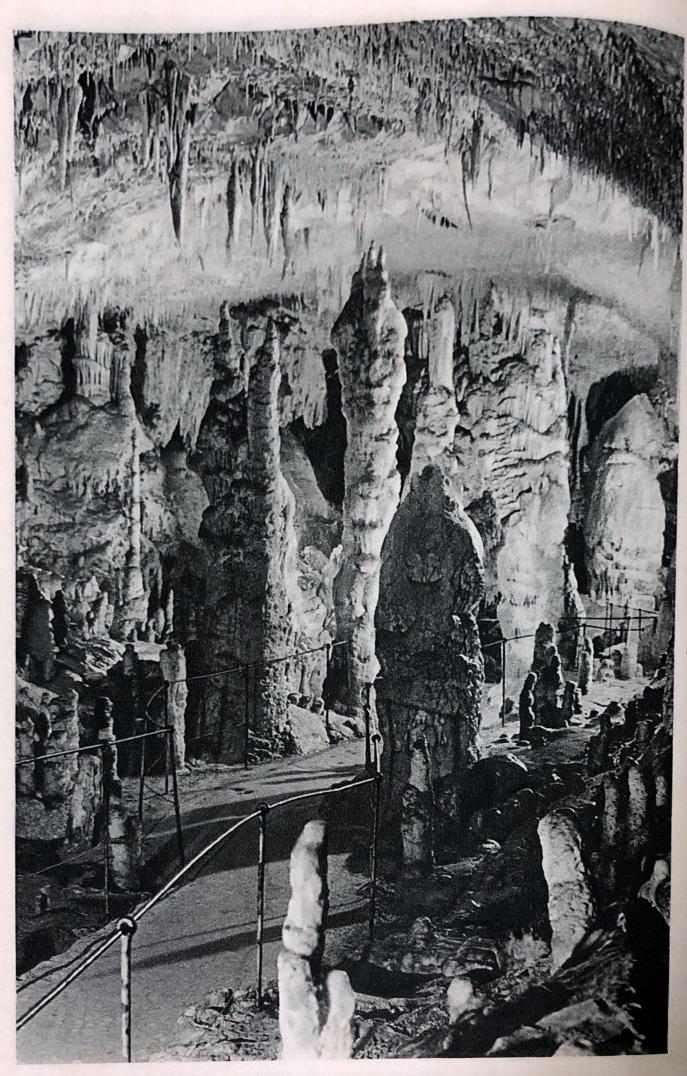
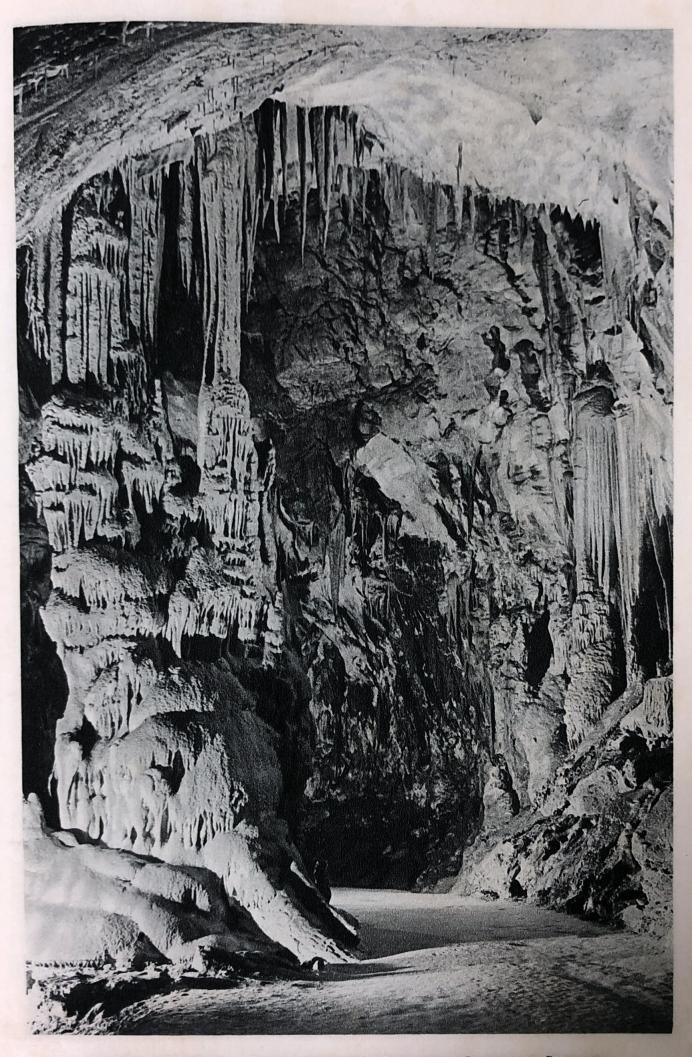
Provvisoriamente sistemate in questa sezione, sono esposte alcune collezioni di vetri, di ceramiche e di oggetti d'equipaggiamento militare di interesse storico, rinvenuti nelle grotte-fortezze medioevali di Ospo e di Predpecchio, nell'Istria.

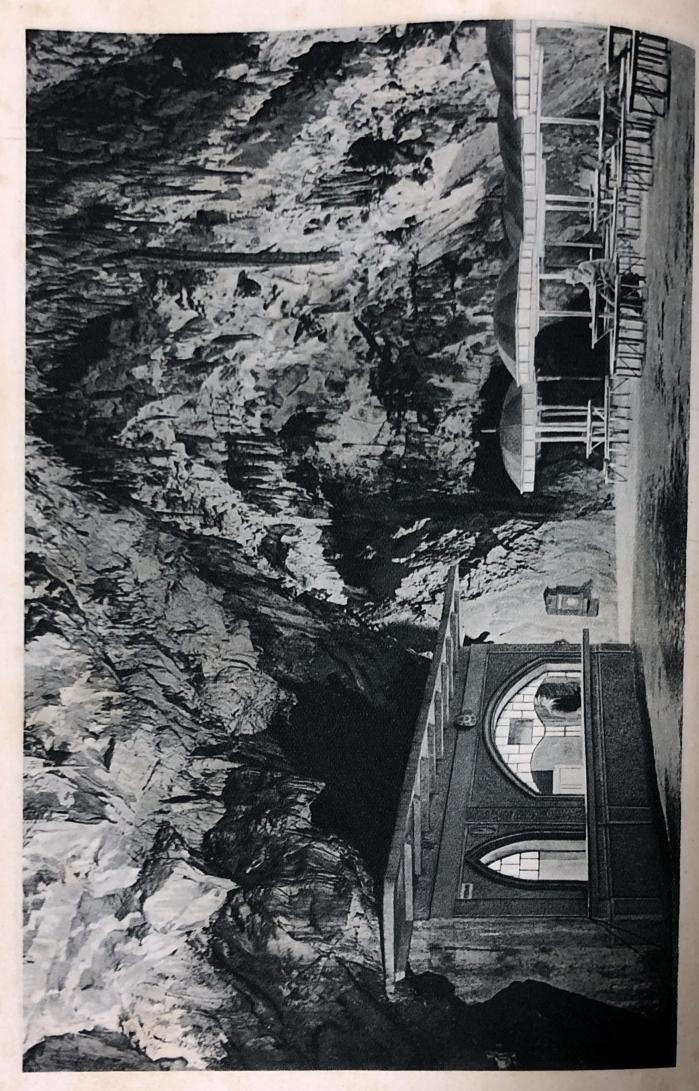
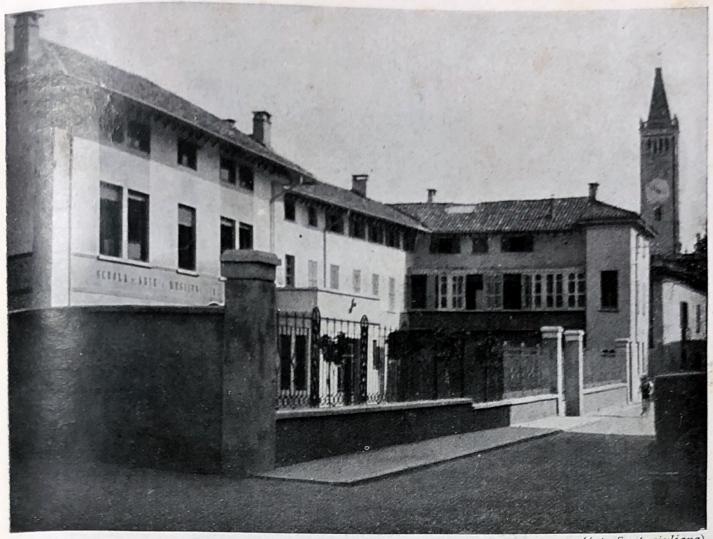
Le collezioni biologiche sono appena nella fase preliminare, preparatoria; con la preparazione dei tipici rappresentanti della flora e della fauna cavernicola sono in programma i cosiddetti *Gruppi biologici* della fauna sotterranea, ma la loro attuazione attende che il Museo possa disporre di più vasta sede.

In una delle più importanti sedute di studio del I Congresso Speleologico Nazionale tenuto a Trieste nel giugno del 1933, in occasione del cinquantenario di attività della Società Alpina delle Giulie, il Preside dell'Istituto Italiano di Speleologia dichiarava ai numerosi rappresentanti del movimento speleologico italiano che l'Istituto era ancora al suo inizio, nella sua fase di preparazione e che allo svolgimento del compito suo era necessaria la collaborazione di molti studiosi, tra i migliori del nostro Paese.

Alla distanza di neppure due anni l'autorevole dichiarazione ha ancor tutto il suo valore di incitamento, di stimolo. Possano accoglierla quindi gli Italiani volonterosi di collaborare nel vasto campo di indagini e di studi delle nostre caverne! Il contributo dei singoli, sia pur in apparenza modesto, rappresenta una tappa nuova nel lungo cammino.

FRANCO ANELLI

GROTTE DI POSTUMIA - L'ACCESSO NATURALE COL RISTORANTE E LA STAZIONE SOTTERRANEA

Allegato al fascicolo di Maggio 1935 XIII de "Le Vie d'Italia,,
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

GROTTE DI POSTUMIA - UN FANTASTICO SQUARCIO DEL PARADISO

GROTTE DI POSTUMIA - Un caratteristico tratto della Caverna del Brillante

GROTTE DI POSTUMIA - L'UFFICIO POSTALE SOTTERRANEO

(*fot. Santagiuliana*)

LA CASA GROSSI A TREVIGLIO, COM'È ORA.

NEL PRIMO CENTENARIO DEL « MARCO VISCONTI »

TOMMASO GROSSI A TREVIGLIO
L'"INNOMINATO" E "DON RODRIGO"

Nessuno, all'infuori di Bellano, che s'appresta a cerimonie solenni, s'è finora accorto che il defunto anno di grazia 1934 segnava il centenario del *Marco Visconti*. Colpevole ingratitudine degli uomini! Perchè il Grossi non fu soltanto terzo — secondo era stato D'Azeglio — nella « gran vendetta del romanzo storico », se non proprio contro l' assolutismo straniero, sicuramente contro le discordie e le divisioni nazionali; ma fu pur l'uomo, per nobiltà di spirito ed elevatezza d'intelletto, più caro a' suoi contemporanei. Per i quali motivi, resta pure un fatto strano che la biografia grossiana sia ancora piena d'inesattezze e di spropositi, a cominciare dalla data di nascita: da Cesare Cantù, che la segna al 30 gennaio 1791, al D'Ancona che la colloca al 25 gennaio 1790. Quella data di nascita o di battesimo, ch'era tanto facile trovare, esiste in copia anche nell'Archivio Storico Civico di Milano, e chiaramente attesta che Tommaso Grossi nacque e fu battezzato a Bellano il 23 gennaio 1790.

L'idolo del suo tempo.

Carlo Porta non poteva starsi senza il suo Grossi. In una calda giornata del luglio 1817 egli saliva a prender un po' di fresco sul Duomo e « di là — scrive all'amico il 15 — spinsi un paio d'occhioni verso codesto Treviglio, ma non potei fissarne che il meridiano, ossia il luogo ove dovrebbe essere verosimilmente

(*Arch. Storico-Civico di Milano*)

CARLO PORTA, NEL RITRATTO DI GIUSEPPE BOSSI.

piantato, e sarà miracolo se vi sarà giunto qualche pezzo di quella benedizione papale, che ho tagliata giù senza economia e diretta con tutta l'anima a codesto paese ». Questa « benedizione papale » del Porta era diretta all'amico, che si trovava appunto a Treviglio, presso lo zio canonico-curato: a quell'amico, che lo stesso Porta, tre anni dopo, si rammaricava di non avere « fratello carnale ». Ed è poi noto che tale affetto per il Grossi, non meno espansivo, non meno intenso, continuò poi nel Manzoni, che annunziando, nel capo XI del romanzo, *I Lombardi alla prima crociata*, « l'autore di quella diavoleria ed io — dichiarava — siamo come fratelli ». A proposito di quella fraterna amicizia, donna Teresa Manzoni Stampa, che raccolse e tramandò preziosi ricordi anche del Grossi, nota in un suo foglietto manoscritto, che abbiamo trovato nel Fondo Stampa, come questi avesse scritto il verso manzoniano *Quest' orrenda novella ti do* « sur un esemplare della Iª edizione dell'*Ildegonda* », alla quale dedica « rispose Alessandro con un altro (*verso*), appresso alla stessa fonte, scrivendo sullo ste... esemplare.... o dirigendo la ri... sta al Grossi (non so) ». Tal ve... so, com'è noto, è quello che, ne... la strofa del coro del *Carmagno... la*, precede immediatamente il ... riferito: *I fratelli hanno ucciso ... fratelli*. Resta pertanto rettifica... ta un'altra inesattezza di Cesare Cantù, che dice trascritti i du... versi per l'*Ulrico e Lida*. « Or... quest'esemplare — aggiunge donna Teresa — è smarrito. C'è la ... edizione con vignette di Miglia... ra ». Il foglietto porta la data del 31 dicembre 1853.

Il quale Cantù, però, voleva co... sì bene al Grossi, da tentare per... sino un'attenuazione di quello che non fu proprio un atto di coraggio dell'autore della *Prineide* di fron... te alla polizia austriaca. « *La vi... sion del di d'incoeu* — scrive egli — piacque oltre misura. La polizia naturalmente fu in traccia dell'autore, e designavasi e anche molestavasi chiunque fosse noto per versi in milanese. Il Grossi, avutone parere con sè e co' suoi, si presentò a Saurau, allora ministro plenipotente in Milano, e se ne professò autore: aggiungendo però che altri poteva aver aggiunto le strofe che insultavano personalmente l'imperatore. L'austriaca dominazione era nella luna di miele; duravano di moda le idee liberali, a nome delle quali si era fatta la guerra delle nazioni contro il cancellatore delle nazionalità; Saurau stesso era uomo onesto e franco; sicchè, tenuto due giorni in arresto, mentre si cercavano le notizie di pratica, il Grossi fu prosciolto, solo esortandolo adoperasse l'ingegno in usi migliori ».

Ma la faccenda non andò precisamente così. Da accurate indagini, direttamente condotte da A. Battaglia sui *costituti* del processo, e pubblicate nella *Voce di Bergamo* del 14-3-1934, risulta che il Grossi, ricevuta la prima visita del Commissario di Polizia il 16 gennaio 1817, se la cavò con sufficiente disinvoltura. Vienna insistendo, il Grossi è nuovamente chiamato il 24 gennaio. Stavolta i dinieghi confermano i sospetti. È trattenuto nella stanza d'isolamento. Poche ore

dopo finì per confessarsi autore della *visione*, solo aggiungendo che le espressioni più offensive, specie quelle riguardanti il Sovrano, furono aggiunte da altri.

E ciò non è punto edificante.

« Di lì a qualche mese — testualmente il Battaglia — (15 aprile) egli *implorava la grazia* presso il conte Saurau, governatore di Milano, cui attribuiva l'esito *felice* della *sua faccenda*, di dedicargli *La Fuggitiva*, come attestato di riconoscenza. Il Saurau, funzionario diplomatico e furbo, declinava tale onore perchè, tra l'altro, si sarebbe offerta al pubblico (anche a quello che lo ignorava) materia d'indagare sul caso occorso. Era una scusa plausibile, opportuna e riguardosa, colla quale il governatore scansava ogni recriminazione circa la lentezza da lui frapposta nell'agire.

(Arch. Storico-Civico di Milano)
TOMMASO GROSSI - RITRATTO AD OLIO DEL MOLTENI.

Non desistette però il governo del Lombardo-Veneto dal saggiare la fedeltà del Grossi, nel 1824, quando lo incaricò di volgere in italiano due operette diffuse nelle scuole austriache: *Doveri dei sudditi verso il monarca, compendio degli obblighi del cittadino in tempo di pace ed in guerra* e *Novellette ad uso delle scuole civiche*, libro morale nelle intenzioni, ma tendenzioso e gretto di sentimento. Si era da poco concluso il processo dei Carbonari: Confalonieri, Pellico, Maroncelli e i loro compagni nelle segrete dello Spielberg espiavano il loro attaccamento per la libertà; il terrore di nuove dolorose sorprese teneva occupati gli animi. Poteva il Grossi opporre un rifiuto? ».

Noi crediamo di sì. Il Manzoni l'avrebbe di sicuro opposto. Sia pure che nulla tolgano all'amor di patria del Grossi, dimostrato e prima e poi in molti, chiari quanto noti modi, è certo che qui siamo di fronte a penosi atti di debolezza. Atti, che parrebbe impossibile fossero ignorati dal Tommaseo. Eppure il dalmata fu tra coloro che osarono far fronte alla valanga delle denigrazioni e difendere a spada tratta *I Lombardi alla prima Crociata*.

Ma perfino il Guerrazzi, in una lettera del 25 febbraio 1828, si professa al Grossi « leale amico vostro ». Non parliamo del Torti, che cercò in lui conforto ne' suoi più profondi e intimi dolori:

(Arch. Storico-Civico di Milano)

GIOVANNI TORTI - PASTELLO DEL GEROSA.

Oh come il cor rigonfio
S'apre all'amico, e nel suo cor si versa!
E' un respiro dell'anima, è un inganno
al dolor la parola.

Pare che il Grossi possedesse veramente la magica virtù di alimentare tali affettuose amicizie. Nella *cameretta* del Porta il centro è lui. Morto il poeta milanese, la brigata si aduna nella camera del Grossi. Tra i « compagni del *Tarocco* » della casa Alfieri in Borgospesso, il centro è ancora lui. In casa di colei, che doveva poi essere la seconda moglie di Alessandro Manzoni, è il Grossi che « assiste agli studi del giovinetto Stefano Stampa », pur con Rossari precettore: quel Grossi, che il Manzoni vorrà poi senz'altro in casa propria. Come nella vita, così nell'arte egli conosceva il portentoso secreto di quella che fu per molt'anni chiamata la mozione degli affetti. L'*Ildegonda* fu infatti un delirio, ed è uno di quei libri che le anime semplici, le anime più ingenuamente sensibili tengono ancora come lettura spirituale. Sposata nel 1838 Giovannina Alfieri, perfino la suocera, Francesca Croce Nava ved. Alfieri (la signora *Cecchina*) non le sapere di abbandonarlo. essere certamente una suoc ra, se il più raro genere dirla il « compimento della mestica felicità ». Non meno zionata, assidua, numerosa fu turalmente, la clientela di que golarissimo notaio, che non rivali nè antagonisti, ma tutti stesso mondo notarile a' suoi rali. Onde a buon diritto il ri poteva affermare su quella crimatissima tomba che il G fu uno « di quei pochi che tengono al loro paese, come loro famiglia, come ai loro ami E in occasione di quella morte solo mestamente poetò il Gazz ti, ma il bresciano Francesco natelli pubblicò una lunga « zone », arieggiante nei ritmi e metri la *Rondinella* e *Folchetto*.

Un altro grande intimo del G si, Massimo D'Azeglio, così ne veva nella *Gazzetta Piemonte* « Sabato alle 3 1/4 Tommaso G si morì in Milano (1). La dolo nuova, giunta questa mattina Torino, fu tanto più amara qu to più inaspettata dopo il miglioramento aveva dato così vive speranze di salute. T ti quanti lessero gli scritti del Grossi, se h no cuor gentile e non volgare intelletto, se tono che questa morte toglie all'Italia n solo, ma al mondo civile e intelligente delle sue luci più pure. Ma io che gli fui ta ti anni compagno ed amico; che con lui p tanto tempo ebbi comuni pensieri, affet speranze, desideri, gli lessi così a lungo ne la mente e nel cuore come in un cristallo, c più d' un cristallo era limpida quell' anim eletta; io ben altrimenti sento qual uomo ab biamo perduto, e quale amico sono condan nato a mai più rivedere su questa terra! Di solo sa quanto l'amavo e quanto egli mi ama va; e dalla memoria di questo suo amore m me ne sentirò onorato per fin che viva... ».

Così il Carcano potè affermare che Tomma so Grossi « fu caro a tutti i buoni ». L'e spressione è trita, ma risponde a verità. Così Andrea Verga, l'insigne psichiatra, che gli fu pure intimo, potè, a buon diritto, conclu

(1) 10 dicembre 1853.

dere veramente il Grossi essere stato « l' idolo de' suoi contemporanei », oltrechè « il miglior allievo del sommo Manzoni, l'usignolo più soave che abbia consolato col patetico suo canto la lunga notte del servaggio austriaco ». Sul ritratto ad olio, infatti, che, per commissione del D' Azeglio dipinse del Grossi il pittore Molteni, è scritto da mano ignota — forse dallo stesso D'Azeglio — l'ariostesco: *Natura il fece, poi ruppe la stampa*.

(*Arch. Storico-Civico di Milano*)

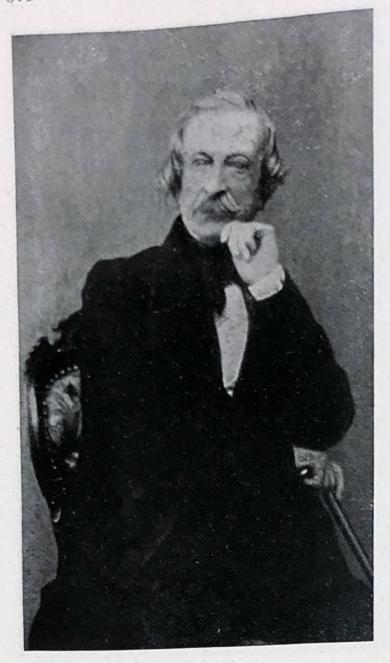
LUIGI ROSSARI - PASTELLO DEL GEROSA.

La malattia mortale.

Abbiamo fatto il nome del Verga. Di qual malattia morì Tommaso Grossi?

Perchè fu proprio l'illustre medico che curò l'illustre malato. Pur non potendo precisare l'epoca, nella quale incominciò la malattia del Grossi, « a volerla desumere — scrive il Verga — dalle prime molestie che sentì nel capo, sarebbe incominciata intorno alla metà del prossimo passato agosto, allorchè prese in casa sua un bagno caldo, avendo dietro di sè una finestra aperta, per la quale entrava aria fresca. All'uscir dal bagno il Grossi si lamentò d'averne provato danno, e in realtà dopo quel giorno accusò di spesso un po' di dolore e di occupazione alla fronte ed un'insolita capacità ad applicarsi; anche le digestioni le faceva stentate.... ». La lunga diagnosi e i risultati dell'autopsia, dal Verga pur compiuta sul cadavere del Grossi, si possono leggere minutamente dal Verga stesso descritti nella *Gazzetta medica lombarda* del 6 febbraio 1854 e nel vol. 1° degli *Studi anatomici, psicologici e freniatrici* di Andrea Verga. Tommaso Grossi morì « in conseguenza di irrimediabili *emorragie seccate delle meningi* ».

Strano caso!

L'insigne psichiatra non sembra aver tenuto conto di un fatto, non solo notissimo ai famigliari ed amici del Grossi, ma che costituiva per essi la causa prima della malattia e della morte del poeta. « ...Il fatto sta — scriveva donna Teresa Manzoni a Costanza Arconati il 1° gennaio 1853 — che nel mese di maggio scorso il povero Grossi ha battuto la testa nella tavola di marmo del camino del suo studio. Fu tale il colpo che ne oscillò la pendola sovrapposta, e i suoi giovani cacciarono un grido; e lui: *zitti*, disse, *tacete che non sentano le mie donne*. Dopo di questo accusò uno strano sbalordimento, poi dolori che andarono fino a levarlo di sentimento... ». Al freddo dopo il bagno donna Teresa non accenna punto. Possibile che il Verga, dallo stesso malato che curava, se non da altri, non avesse saputo del colpo contro il caminetto? S'aggiunga che tal fatto era così noto che, mentre dalla lettera di donna Teresa sembra accaduto a Milano, nella casa di campagna del Grossi a Treviglio si mostra ancora il caminetto contro il quale il poveretto avrebbe battuto il capo. E vive ancora a Treviglio Lucia Moriggi, figlia della fu portinaia di casa Grossi, nata e rimasta in quella casa fino a cinquant'anni, la quale assicura — quasi a rivendicare un vanto della sua città — che Tommaso Grossi proprio nel salotto della sua casa trevigliese, rialzando la

MASSIMO D'AZEGLIO - DA UNA DELLE PRIME FOTOGRAFIE ALINARI.

testa dall'aver attizzato il fuoco, la battè violentemente contro la cappa del caminetto. Ciò essa aver sempre udito dalla madre sua, Maria Moriggi, alla quale più e più volte l'aveva raccontato la signora Giovannina, vedova del Poeta.

Nascita del "Marco Visconti,,.

Molt'anni prima che quella bella casa, che ora è sede d'una Scuola d'arti e mestieri, divenisse proprietà sua, Tommaso Grossi recavasi frequentemente a Treviglio, presso lo zio canonico, legandosi di tanto affetto a quella terra, da preferirla poi alla nativa Bellano, che pur gli aveva ispirato il *Marco Visconti*. Ve lo sappiamo assiduo fin dal 1816; ma ci consta da altra fonte ch'egli vi fu pressochè tutti gli anni fino alla morte dello zio (1844). Partecipò quindi sicuramente alle feste centenarie, che si svolsero con particolare solennità il 28 febbraio 1822 in onore della Beata Vergine delle Lagrime; ne fu forse parte principale.

Il *Marco Visconti* fu concepito a Tre... È la nostalgia di Bellano, che gli sa... cuore al cervello, per concretarsi in quel... ra d'arte, che gli darà la pace dello sp... Processo spirituale identico a quello del M... zoni. « ... Ma sai — scriveva il Gro... Rossari il 2 maggio 1831, da Treviglio... che ho bell'e fatto in mente, tutto si... dire, il piano di un romanzo? In questi... ni di pioggia continua ho letto a rotta... collo il Giulini, il Fumagalli e il Verri... pieno zeppo delle cose milanesi del tem... dei Duchi Visconti mi nacque e si svil... pò a gradi a gradi il germe di un roman... che vado vagheggiando, ma che bisogna... metta da un canto, finchè non mi son le... to dinnanzi ai piedi quella benedetta no... la ed è per questo che vi raccomando... spicciarvi anche voi altri a mandarmi il... stro riverito parere. Dì a Manzoni che ti... sci frugare nella sua libreria, nella quale... sa che io pongo le mani come sulla roba... propria, e tu fa di trovarmi negli *Annali d'I... talia* del Muratori, e nella *Storia delle Repu... bliche Italiane* del Sismondi quello o quei... mi che parlano dei Visconti e propriame... di Galeazzo e mandameli; così mi mande... (sempre che Manzoni non ne usi di prese... te, che del resto non glie ne domando pure... permesso) mi manderai dunque il 2° volum... della *continuazione delle memorie* del Giu... ni; i contemporanei mi riserbo di legger... quando tornerò a Milano e che mi sarò re... si un po' famigliari quei tempi per poterne... trarre maggior pro. Vorrei non aver più nu... la a pensare a quelle maledette ottave per dar... mi tutto, corpo e anima, al novo lavoro che... mi brulica e mi ronza nella fantasia in guisa... di non lasciarmi un'ora di bene! Sarà un fuo... co fatuo, lo credo anch'io, ma adesso è u... fuoco che mi riscalda; ed è tanto di guada... gnato tutto quel po' di tempo che riuscirò... a staccarmi da questo mondaccio visibile ». E di nuovo e ancora da Treviglio, il 22 maggio di quello stesso anno: « ... Della mia novella che dovevi mandarmi colle vostre chiose, non so nemmen io che mi dica; qualche volta desidero di riceverla e mettermi al lavoro per correggerla, e levarmi dinnanzi questo vecchio impaccio, ormai troppo noioso; qualche volta desidero che non me la mandiate, chè ho paura di distrarmi dalle nuove idee che vagheggio. Quella è come una donna a cui si è voluto bene una volta e colla

quale si vorrebbe pur finirla, ma decorosamente, con onore; questa, cioè l'opera che mi si aggira adesso per la fantasia, è come un amor novo, che scalda, accende, occupa tutto l'uomo, non gli lascia requie, ma non si sa dove andrà a terminare. Il fatto sta che continuo ad essere tutto in quei tempi, vado leggendo il Fleury ed il Villani che ho trovato qui; appena che sono a Milano mi caccio nel *Rerum Italicarum* fino agli occhi. Non aver paura che ti parli del piano, chè il piano propriamente lo sa Iddio, che io non lo so; ho in capo un mondo di cose, vedo un principio, un mezzo, un fine, tutta questa congerie bolle, si rimescola e va ordinandosi a poco a poco; il capo, i piedi, il busto ci sono, ma non vanno ancora insieme, non formano un corpo che abbia proporzioni, che abbia sesto: a poco a poco verrà; intanto raccolgo materiali storici perchè vorrei poter rappresentare quei tempi più al vivo che non siasi fatto parzialmente dagli storici, vorrei entrare nello spirito di quel secolo che è pur curioso ed importante parmi.

Ma queste ciarle su d'una cosa che probabilmente non finirà che in altre ciarle, sono ormai troppe, dunque passiamo ad altro ». La novella era l'*Ulrico e Lida* che il Grossi poi finì e pubblicò nel '37. Il *Marco Visconti,* uscito dal Ferrario nel 1834, fu dunque, come osservò il Bazzi, editore di questi documenti, opera di tre anni.

E torniamo ancora indietro di qualche secolo.

(*fot. Santagiuliana*)

GIOVANNINA GROSSI ALFIERI NEI SUOI ULTIMI ANNI.

Treviglio e la Vergine delle Lacrime.

Durante la prima guerra tra Francesco I e Carlo V, un presidio francese, abbandonata Como, al sopravvenire degl'Imperiali, aveva preso la strada di Cremona, ov'era il grosso del proprio esercito, comandato da Odetto di Foi, barone di Lautrec e maresciallo di Francia. Stanche del viaggio, le truppe in cammino volevano entrare in Treviglio per riposarsi, non sapendo che quella terra s'era sottratta all'obbedienza francese, riconoscendo per loro legittimi signori l'Imperatore e il duca di Milano Francesco Sforza. I terrieri di guardia alle porte respinsero i Francesi. Non basta. Poco curandosi, forse non rendendosi ragione dell'ancor salda efficienza dell'esercito del Re di Francia, i Trevigliesi fornirono anche archibugieri e guastatori al Conte di Villachiara, che assediava il presidio francese di Trezzo. I consigli di prudenza di Bartolomeo Rizzone, trevigliese, che il Barizaldi dice segretario del duca Francesco Sforza, erano ineffabili. Riferisce il Lodi, storico di Treviglio, che scrive a distanza di un secolo dagli avvenimenti: « Questi (il Rizzone) antevedendo ciò che nelle rivoluzioni di Stato poteva alla Patria sua occorrere, come vero Padre della Patria, sovvenendola d'aiuto e di consiglio, procurò che con ogni possibile segretezza i Trevilliaschi mandassero alcuni principali della Terra a riconoscere per loro suoi legittimi signori l'Imperatore e il duca Francesco, e ricordò loro che in tale ricognizione si dovessero affatto astenere dal richiedere aiuto, mentre questi rumori di guerra bollivano; perchè, a siffatta guisa si mostrassero piuttosto neutrali, che parziali, sin'a tanto, che Marte all'un de' due Campi avesse ceduto ». A dimostrare la suprema ingenuità di tali consigli, di essere, cioè, e di non parere, in tempo di guerra guerreggiata, s'incaricarono uomini e avvenimenti. Perchè — aggiunge lo stesso storico — nonostante le migliori intenzioni dei « Reggenti della Terra.... i malavvezzati ed indisciplinati soldati,

(*fot. Santagiuliana*)

ANDREA VERGA.

o guardie, la maggior parte giovani, messa da un canto la propria salute, ed insieme quella della Patria, rotti gli ordini, e comandamenti, con l'armi in mano, proibirono l'entrata ad un'altra truppa di Francesi, la quale non altrimenti che di que' primi dicemmo, veniva in Trevi di rinfresco ». Ciò fu sul principio del 1522. Ma il Barizaldi (edizione di Bergamo del 1784) aggiunge che ciò avvenne « per l'affetto (dei Trevigliesi) agli Sforzeschi e le persuasioni del Landriano », luogotenente del Podestà spagnuolo a Treviglio, e principale istigatore della gioventù trevigliese contro i Francesi. Poi da Milano giunse ordine ai Trevigliesi di apparecchiare alloggi per la fanteria spagnuola; poi altri ordini di mandar pane, vino e avena agli Spagnuoli accampati a Rivolta e a Melzo; ma le richieste dello stesso Landriano, d'un presidio di sicurezza a Treviglio, furono sempre deluse. Nonostante questi fatti, il Lautrec pareva ancor persuaso della devozione de' Trevigliesi alla Francia, e sincerarsene definitivamente bra che mandasse a Trevig araldo. Il quale, però, non va neppure in città, malamen spinto ancora dal Landriano.

Lautrec si mosse allora da mona per mettere a sacco Trev Era la mattina del 27 febbraio Il giorno dopo era in vista strada di Casirate a bandiere gate.

Non giovarono le scuse, le sup che, i disperati scongiuri dei pr cipali del Consiglio, che offe all'indignato capitano le chiavi d la città. Pare che soltanto l'in missione di Bernabò Visconti, valiere dell'ordine reale di San chele, ch'era venuto da Brig e s'era unito ai maggiorenti tre gliesi, avesse la virtù di tratten il Lautrec dal sacco immediato, ducendolo a riflettere bene e meg constatare a chi dovessero attribu si le gravissime responsabilità. « L trecco già era — narra il Barizald 1ª edizione — pienamente reso co sapevole, come il Luogotenente e stato l'autore, e degl'insulti fat alle truppe francesi, e della risp sta temeraria data all'Araldo, co tro il volere del Consiglio. Essersi ritrovato popolo nelle mani di quest'uomo, che avev e dignità per obbligarlo, e forza per costri gerlo all'obbedienza. Un avviso di renitenza popolare a' suoi ordini, ch'egli avesse recato oltre l'Adda a' Cesarei nella lontananza del l'Oste Francese, avrebbesi tratta dietro la rovina del popolo innocente. Essere stata forza nelli più gran parte il non contravvenire a suoi comandi per evitare la strage. Lotrecco sapeva non essersi potuto il Luogotenente sottrarre da lontano con la fuga. Minacciava però fierissima vendetta, se quell'uomo non venivagli dato alle mani, comandando alle sue genti di ricercarlo in ogni angolo, ad ogni partito. Non andò molto che il rinvennero appiattato sotto un trave antico, onde sosteneasi il tetto della Chiesa di S. Pietro. Strascinatolo avanti il Generale, questi dopo averlo tutto mirato da capo a piedi con occhio bieco, e pien di fierezza, *e tu sei,* gli disse, *che osi ingiuriare la sacra Corona*

del mio Re? Tu, contro il volere di questo popolo, dichiari Trevi ribelle di Francia, e ti fai gloria di sostentare questo titolo. Or non rispondi? Tacea, e tremava fuor di sè il Luogotenente, quando Lotrecco comandò a' Soldati, che gli strappassero la lingua, che temerario insultava a' Potentati, e lo recassero a morte. Con furore fu eseguito il comando e tratto il miserabile alle catene, ove nella pubblica piazza pesasi il fieno, ivi sospesolo a gara con archibugiate dopo vari stenti l' uccisero. Poscia per iscorno maggiore, ne trassero per le contrade il cadavere strascinato e calpestato da cavalli. Il fiero supplicio di quell'uomo non sedò l'ira del Generale. Da Giudice sdegnato sopra la pubblica Piazza chiedea ragione per gli aggiuti dati a' Cesarei, per la gioventù mandata all'assedio di Trezzo, e per la prontezza a obbedire a ogni ordine dell'Armata nemica. Lo scolparsi allegando il giusto timore che i Cesarei non vendicassero la disobbedienza con l'eccidio, non lo acquetava e già era sul punto di comandare il sacco e la strage quando all'improvviso sentì in Piazza una voce, che gridava miracolo, miracolo, e molti Soldati corsero con ansia verso Lotrecco, e riferironglì, che un'Immagine di Maria nella Chiesa di S. Agostino miracolosamente lagrimava.... I Soldati, che ciò udirono, corsero subito verso la Chiesa, e veduto il prodigio andarono piangendo di tenerezza a darne parte al Generale, che stavasene sulla Piazza. A questa contezza inviossi subito egli verso S. Agostino, e giunto innanzi all'Immagine, che proseguiva a gettar lagrime, egli fisso in quella vista non saziavasi di mirare la prodigiosa effigie... Dichiarava di perdonare a' Trevigliesi. Fu quivi seguito dagli altri Capitani, ed egli, discintosi la spada e toltosi l'elmo, li offerì alla sagra Imagine... ». Nella citata edizione bergamasca del 1784, evidentemente manipolata, il supplizio di Francesco Landriano è dal Barizaldi completamente omesso. Anzi vi si narra che Lautrec « non accontentavasi » di aver constatato che le colpe e le responsabilità erano tutte del luogotenente imperiale. « Voleva il Landriano nelle sue mani, e sopra di lui e de' suoi parziali pretendere di sfogare il giusto suo sdegno, o supplire col sacco e con la desolazione di Trevi alla pena dei rei ». Con tal risoluzione Lautrec, co' suoi capitani a cavallo, s'era portato sulla piazza maggiore, sordo restando anche alle suppliche del vicario Serpelloni, che, accompagnato da vari sacerdoti, uscito dalla chiesa di S. Martino, aveva impetrato a sua volta pietà per i Trevigliesi. « Mentre ritorna il Serpelloni nel tempio, ecco si ode una voce di molti Soldati, che venivano in fretta dalla parte di Porta Torre gridando: *Miracolo, miracolo*: La Vergine piange nella chiesa di Sant'Agostino ». Giovanni Bicetti de' Buttinoni, fabbriciere, ci assicura che quest'edizione non è che il rifacimento della prima ad

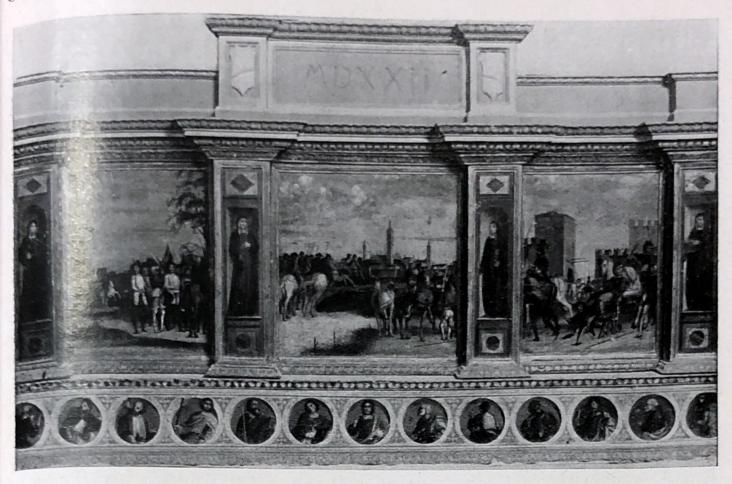
(*fot. Santagiuliana*)
IL CAMINETTO DEL SALOTTO DI CASA GROSSI A TREVIGLIO - SOPRA, IL RITRATTO DI CECCHINA ALFIERI NAVA, OPERA DEL GEROSA.

I CONSOLI DI TREVIGLIO PRESENTANO LE CHIAVI DELLA CITTÀ A LAUTREC (TELA DI STEFANO MONTALTO, 1688).

opera dello stesso autore. E sta bene. Resta, comunque, sintomatica in questa seconda edizione l'esclusione del supplizio del Landriano, tanto più che nell'ultimo quadro, a destra di chi guarda, del trittico di Bernardino de' Buttinoni — trittico che servì di basamento al primo altare eretto « a' piè dell'effigie » della Vergine — si vuol pur oggi vedere lo strazio del disgraziato luogotenente. Vero è che il Barizaldi (2ª ed., come nella 1ª) dice soltanto che nel trittico « vedesi effigiato Trevi circondato dall'Esercito Francese ».

Questa la versione dei fatti secondo il Lodi e il Barizaldi, ampiamente illustrati dal Rainoni: versione, che da oltre quattro secoli alimenta la pietà del popolo trevigliese. Ma il Casati in *Treviglio e il suo territorio* parla semplicemente d'una « pia tradizione »; e Cesare Cantù, nella illustrazione del Lombardo Veneto afferma recisamente che Lautrec « credette o volle credere ». Da altri si attribuisce all'intervento del Visconti la salvezza di Treviglio. Soltanto, ad ogni modo, la narrazione Lodi-Barizaldi costituisce l'antefatto di quanto qui segue.

Il cardinal Federico Borrom

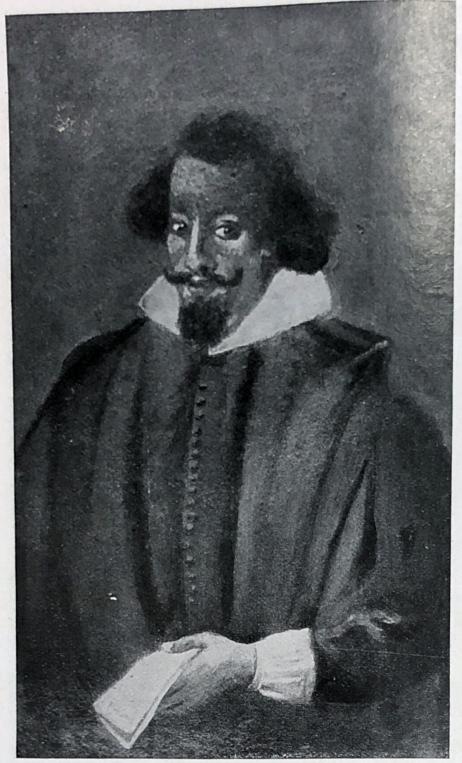
Per molte vicende, che qui è inutile
cordare, ma che si possono vedere nei
scrittori di cose trevigliesi, soltanto nel
zo del 1594 si iniziarono i lavori di
splendido tempio, ove la pietà dei Trevi
si volle trasportata l'immagine venerata
la Vergine. E fu nel giorno 15 giugno
1619 ch'ebbe luogo la solenne cerimonia
la traslazione dall'antica modesta chiesa
S. Agostino. Il Cardinal Federico Borrom
giunto appositamente il 14 a Treviglio,
quella solenne circostanza, seguì a piedi
grandiosa processione notturna e il giorno
nel nuovo santuario, salito il pergamo
abiti pontificali, pronunciò un memorabile
scorso, che il Lodi ci conserva nel test
sembra, preciso. Ora è curioso il fatto
non solo tale discorso abbia avuto per
gomento il perdono delle offese e la pace
stiana; ma, come fu esattamente rilevato
Rinaldi, che in quel discorso riecheggino,
stanzialmente, i pensieri ed i concetti, che
Manzoni sviluppa nel suo romanzo, nel
loquio tra il cardinale Federico (medesimo

IL TRITTICO DI BERNARDINO BICETTI DE' BUTTINONI, A TREVIGLIO.

e l'*Innominato,* Bernardino Visconti dei condomini della vicina Brignano. « Quell'incontro — si domanda lo stesso Rinaldi — non può essere accaduto a Treviglio? ».

Ma certamente!

Lo ammette in via indiretta lo stesso Manzoni, quando nella nota lettera a Cesare Cantù del settembre 1832 — lettera, che appare una precisa risposta ad una interrogazione nascondente una convinzione — dichiara: «... L'Innominato è certamente Bernardino Visconti. Per l'*aequa potestas quidlibet audendi* ho trasportato il suo castello nella Valsàssina.... ». Come egli possa affermare di aver « trasportato » quel castello nella Valsàssina, spiega chiaramente il Fumagalli nel suo bellissimo studio sulla ubicazione del castello dell'Innominato. E il castello trasportato appar veramente, se non in tutto, certo in parte, quello di Brignano. È strano che il Fumagalli stesso, dall'intuito così limpido, non abbia visto quest'altra *insinuazione* artistica del Manzoni. « Dall'esame delle vignette del Gonin si ritrae la convinzione che il castello fu ricostruito di maniera. Infatti, mentre in una vignetta il castello ci appare con una sagoma più somigliante ad una chiesa che ad un fortilizio, in altre, dove il castello è riprodotto più davvicino, dà l'impressione di un vasto castello di pianura adattato sopra una collina.... E anche qui noi siamo d'avviso che il Manzoni, quando descrisse l'interno del castello, coi due cortili, col corpo centrale, con quella scaletta, avesse sotto gli occhi un modello reale preso altrove ». Precisamente Brignano! Ma continua il Fumagalli: «... A noi è parso, leggendo il romanzo, che l'interno del castello presenti una vastità di cortili, di sale, di androni, di cui non si aveva idea alla descrizione esteriore della località e del fortilizio: par di sentire una dissonanza, un salto come se si operasse, passando dall' esterno all' interno, un piccolo cambiamento di scena ». Naturalmente, Brignano non poteva esser portato a S. Michele di Val Berretta *sic et simpliciter,* com'era in Gera d'Adda; ma chi non ha visto il palazzo Visconti a Brignano può leggerne la dotta ed accurata monografia di monsignor Donini: gli parrà veramente di aggirarsi nel castello dell'*Innominato*.

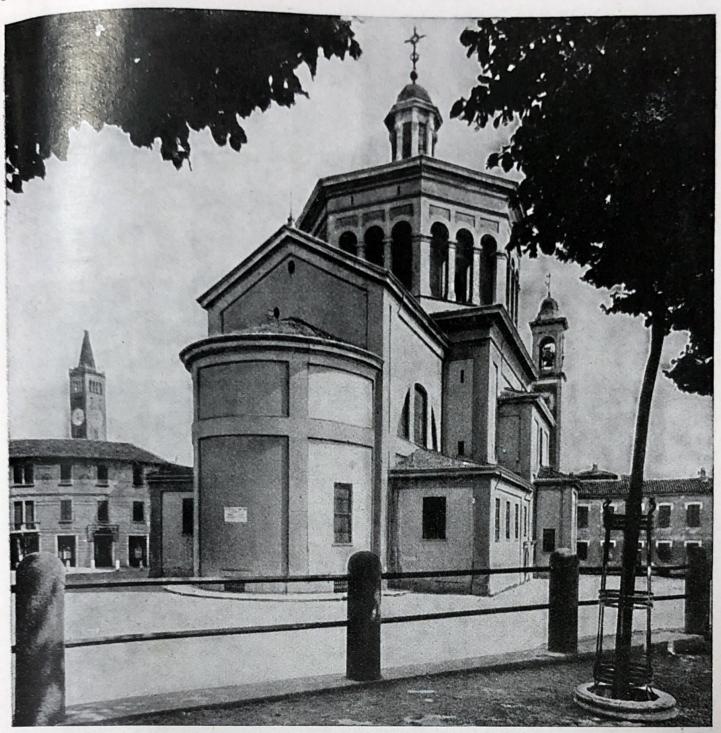
La fraterna amicizia con Tommaso Grossi, la non lontana Casirate, ove era nata l'angelica Enrichetta, chissà quante volte trassero il Manzoni a Treviglio, e Brignano non doveva rappresentare per quei due forti camminatori che una breve passeggiata.

Come, per le sue buone ragioni, aveva tra-

(*fot. Santagiuliana*)
IL CAVALIERE DON RODRIGO REJERO DE PENAROJAS - DALL'AFFRESCO DEL SANTUARIO DI TREVIGLIO.

sportato Olate ad Acquate, la val Berretta sopra la val Saina, così il Manzoni trasportò anche il Castello di Brignano, *mutatis mutandis,* a Torre de' Busi e il colloquio dell'*Innominato* con Federico Borromeo da Treviglio a Chiuso.

E ancora a Treviglio il Manzoni ebbe forse la visione tipica, cioè fisionomica — non certo spirituale — del suo *don Rodrigo*.

Don Rodrigo Penarojas.

Tra i podestà spagnuoli di Treviglio salì a chiara fama nel 1640 il cavaliere don Rodrigo Rejero De Penarojas (o Regero De Penarogas, secondo il Rainoni) che, dopo aver esercitato la carica podestarile anche a Lodi e a Cremona, ritornò alla [...] letta Treviglio « per vive[...] quiete — scrive lo stesso [...] ni. Quivi chiese ed ottenne [...] nicipalità trevigliese, e difese [...] l'armi alla mano la nostra [...] dall'invasione francese del 16[...] molto più giovò col consiglio e [...] l'autorità ne' tribunali e nelle [...] dunanze municipali, a cui [...] mancava mai, vero padre de' [...] veri ed unico sollievo nelle [...] gure pertinaci di una misera [...] Il cuor pio e generoso trasfu[...] può dire, nel suo testamento, [...] è vero documento di munific[...] cristiana ». Questo testamento [...] data 17 luglio 1665, fu pubbli[...] to nella *Sveglia* di Treviglio [...] 1916 da don Giuseppe Rossi, [...] cappellano dell'insigne Collegio [...] gli Angeli nella stessa città [...] ed eccone la parte che riguarda [...] Santuario della Madonna delle L[...] grime. « ... Lascio alla chiesa d[...] la B. V. Maria delle Lagrime [...] Treviglio le mie tappezzerie [...] Fiandra in quattordici pezzi, d[...] quali sette contengono storie [...] grandi figure, e sette rappresent[...] no caccie boschereccie. Si usera[...] no per ornare la detta chiesa e [...] mia cappella in perpetuo, nè si p[...] tranno mai alienare e nemme[...] prestare, fuorchè alla collegiata d[...] S. Martino nelle maggiori solenn[...] tà, e subito dopo sian restituite al[...] le monache ». Anche lasciò i suoi candelabr[...] d'argento e tutto il servizio di mensa pure d[...] argento, eccetto due cuggiare (cucchiai) e due forcine (forchette), destinate a sua moglie. « Se ne formeranno oggetti pel servizi[...] del Santuario e della cappella ». Donò ancora 12 quadri, quattro sedie coperte di velluto verde ad uso dei sacerdoti nella celebrazione delle messe solenni e nei vespri delle feste di detta chiesa ed una tavola di marmo. Il testatore dichiara inoltre che nell'anno 1657 aveva deposto al Banco di S. Ambrogio di Milano L. 6275 con l'onere di cinque messe settimanali perpetue all'altare della Natività di S. Giovanni Battista nella Chiesa della B. V. delle Lagrime. Poco dopo aveva deposto allo stesso Banco altre cento mo-

IL SANTUARIO DELLA MADONNA DELLE LAGRIME, IN TREVIGLIO.

nete legali. « E quindi — continua — voglio che subito dopo la mia morte sia celebrata una messa tutti i giorni ». Per la manutenzione dei paramenti e per gli altri bisogni depone ancora allo stesso Banco di S. Ambrogio L. 5000. In tutto era un capitale di L. 11.375. Il Cappellano doveva esigere gli interessi, presentando ai Regolatori del Banco la fede delle avvenute celebrazioni, firmata dalla Priora delle Agostiniane ». Per queste speciali benemerenze, nella cappella di San Giovanni del Santuario una lapide con iscrizione latina ricorda don Rodrigo Rejero De Penarojas, e sul muro di contro, non ancora offuscato dal tempo, dipinto a fresco, è un ritratto di lui.

L'aspetto è di sicuro l'antitesi di quello spirito. Manzoni certamente lo vide.

Senza ancor sapere chi fosse, ne fu colpito....

Don Rodrigo dei *Promessi Sposi* nacque così.

C'è chi n'è convinto, e per convincere gli altri cita la figura del nobile prepotente nell'edizione del Gonin.

Siamo corsi anche noi a rivedere quella raffigurazione, e una qualche somiglianza col Penarojas abbiam pure trovata.

Nel.... colore dei capelli.

Ci ha destato, invece, maggior interesse una stampa del primo '800, edita dal Messaggi, esposta in una pubblica mostra nella ex-casa del Grossi, ora, come s'è detto, Scuo-

FESTEGGIANDOSI
CON SOLENNE POMPA
IN QUESTO TRECENTESIMO ANNO
LA FELICE MEMORIA DEL MIRACOLO OPERATO
A PRO' DE' TREVIGLIESI
DALLA
BEATA VERGINE
DELLE LAGRIME

SONETTO

Ferma, o Guerrier: nuova Betulia è questa:
E sacro al Ciel di sua difesa è il vanto:
Ecco piange MARIA; deh alfin t' arresta,
Pianto, e sangue bramasti, eccoti il pianto.

Qual sorge il sole al fin de la tempesta
Spuntò pietade anco in Lotrecco, e intanto
Piovea sull' alme, e n' addolcia la festa
L' inno di pace, e di vittoria il canto.

Cantan del Duce il sanguinoso sdegno,
Cantan d' IDDIO le meraviglie eterne,
Cantan la Donna del celeste regno:

Che stette qual Giuditta a' nostri orrori,
Che il folle ardir del Gallico Oloferne
Fiaccò de' rai co' portentosi umori.

Anno 1822
Autore
Tommaso GROSSI

Tipografia Messaggi.

Don Giuseppe Rossi

STAMPA DEL PRINCIPIO DELL'OTTOCENTO, DEDICATA ALLA MADONNA DELLE LAGRIME.

la d'arte e mestieri, per lascito dell'ing. Giuseppe Grossi, figlio del Poeta. La riproduciamo in questa stessa pagina.

Il possessore del raro cimelio — pare non esista che questo esemplare del foglio a stampa — è il solo responsabile della manoscritta attribuzione di quel sonetto a Tommaso Grossi. Certo il Grossi fu parte, come accennammo, di quei solenni festeggiamenti; ma il sonetto, specie nello smaccato secentismo dell'ultimo verso, non par degno di chi, allora, era già salito in gran fama per l'*Ildegonda*. In una *Relazione compendiaria* di quelle feste ce... rie del 1822 — p... pagine a stam... abbiamo ritrova... *Sonetto*, anon... però, e senza al... riferimento. Pos... le che il compil... re di quella *Rela... ne* non ne sapes... l'autore? E, se ve... mente si fosse tr... tato del Grossi, ... celebre, ne avre... taciuto il nome? N... sappiamo, però, ... questa *Relazio... compendiaria* ... conforme alla re... zione, pure a stam... pa, accennata d... Rainoni e che si con... serva nell'archiv... parrocchiale di Tr... viglio, o ne sia c... pia. Ciò perchè i... quell'archivio par... rocchiale non ci è stata possibile alcu... na ricerca. Anche i... alcuni riferimenti al canonico-curato Grossi, nel *Popolo Cattolico* del 16 ottobre 1926, è un accenno a questo componimento. « ... Del nipote o dello zio — vi si legge — che pare fosse anche esso poeta, noi abbiamo una bella poesia stampata dalla Tipografia Messaggi nell'anno 1822, anno del III Centenario della Madonna delle Lagrime, che incomincia:

Ferma, o Guerrier, nuova Betulia è questa ».

A Treviglio, però, si è assolutamente sicuri che la « bella poesia » è opera del nipote: del forte e soave scrittore, cioè, del *Marco Visconti*, il cui nome, in quella terra ardente e generosa, è ancora e sempre — anche senza cerimonie — in suprema ammirazione, in gloria, in benedizione.

EZIO FLORI.

UN GRUPPO DI LEVRIERI RUSSI, UN RIO CHE SCORRA TRA VERDI SPONDE, CASE, ALBERI, MONTI IN LONTANANZA (NEL NOSTRO CASO, LE APUANE AL FOSSO DELL'ABATE, PRESSO VIAREGGIO): ECCO UNA SCENA CHE POTREBBE ESSER DIPINTA.

ARISTOCRATICI DEL MONDO ANIMALE

LEVRIERI RUSSI

Il paese di origine di questo tipico gruppo di cani levrieri è la **Russia settentrionale**, donde si sparse poi anche nelle altre province dell'antico Impero e in quasi tutte le regioni d'Europa, in cui, specialmente negli ultimi anni, il levriere russo è diventato di gran moda ed è tenuto come cane di lusso.

Anche in Italia questi levrieri ebbero prima della guerra una notevole diffusione: siccome però il loro prezzo di acquisto era assai elevato, tanto più che si dovevano far venire dall'estero e principalmente dalla Russia, non essendovi allevamenti di tali cani nel nostro Paese, rimasero esclusivo privilegio delle famiglie aristocratiche o comunque abbienti.

Famosa, fra tutte, la muta di Gabriele d'Annunzio, che aveva una particolare affezione per questa specie di levrieri, i quali, insieme con le purissime nevi del Nord che imbiancavano il loro mantello, sembravano portare negli inseguimenti alla volpe tutto l'ardore delle irresistibili cariche dei Cosacchi. Ma non è raro imbattersi ancor oggi, nelle vie delle nostre principali città, in coppie di questi elegantissimi cani, che paiono scandire ritmicamente il passo del proprietario che li tiene a guinzaglio.

Il vero nome dei levrieri russi è « borzoi », o meglio « borzoi psovoi », perchè in russo « borzoi » significa semplicemente levriere.

Il primo esemplare comparve nel 1880 all'esposizione del Cristal Palace di Londra, dove sollevò grande entusiasmo. Alcuni anni dopo, la duchessa di Newcastle, con un gruppo di borzoi, regalatole dallo Czar e proveniente dall'allevamento di Gatschina, fondava uno degli allevamenti più famosi; e più tardi ancora una coppia di borzoi, mandati in regalo dallo

CONTRASTI DI MOLE E DI BELLEZZA CANINA: UN LEVRIERO RUSSO E UN CUCCIOLO PECHINESE.

Czar alla Regina Alessandra d'Inghilterra, diveniva celebre perchè il maschio, che aveva riportato il primo premio in tutte le esposizioni, era stimato dai competenti un « fuori classe » imbattibile.

Lo Czar Nicola II aveva una vera predilezione per questi cani, di cui possedeva una muta di oltre cento magnifiche coppie, che usava frequentemente nelle sue cacce alla lepre e al cervo, al lupo e all'orso.

Il suo « grand master » dei borzoi, il Granduca Nicola Nicolaievitc, era riuscito a creare un suo proprio tipo di gran pregio, il « borzoi Perkino », così detto dal paese di allevamento, Perkin, il cui sangue figura ora nei migliori « pedigree » della razza: alcuni di questi esemplari più puri furono pagati in qualche esposizione oltre 200 sterline. Trattasi infatti d'un cane che non ha rivali per la bellezza, dovuta alla linea specialissima del suo corpo, tutto muscoli e nervi, che ha dell'arco e della freccia, e al candore niveo del suo mantello maculato di piccole toppe grigie o giallastre, dal pelo lungo e fine, di una morbidezza se[...] artisticamente [...]ciato.

È il cane, tra [...] più aristocratic[...] portamento re[...] degno ornamen[...] saloni princip[...] scelto a modell[...] pittori famosi [...] quadri rimasti ce[...] il compagno pref[...] dalla signora eleg[...] di cui, con l'ince[...] fiero e dignitos[...] suo fianco, aum[...] la grazia e la di[...]zione.

Caratteri tipic[...] questa razza sono[...] sta cuneiforme, co[...] leggero solco long[...]dinale nel mezzo, [...]tuberanza occipi[...] molto sviluppa[...] fronte stretta con [...]pressione naso-fro[...]le appena segna[...] muso molto lung[...] sottile, narici affus[...]te e nerissime, oc[...] un po' obliqui ma [...]sai espressivi, mas[...]le lunghe, denti f[...] e bianchissimi.

Le orecchie so[...] piccole, sottili e d[...]te negli esemplari g[...]vani: semicadenti n[...]gli adulti, e in tu[...] inserite molto in alt[...] al limite superiore de[...]la testa, coperta d[...] pelo raso, fine com[...] la seta.

Il collo è di medi[...] lunghezza, il torace [...] profondo ma stretto [...] le spalle piuttosto scarne e piatte, il dorso leggermente arcua[...]to, ventre retratto [...] coste lunghissime tanto da arrivare tal[...]

POSE REGALI ASSUMONO NELLA SOSTA QUESTI ARISTOCRATICI DELLA SPECIE CANINA. QUI LI VEDIAMO STACCARSI DALLO SFONDO DEL MARE COME NELLA TELA DI UN QUADRO D'AUTORE.

volta fino a livello del gomito.

Le cosce sono muscolose, dritte e asciutte: quelle posteriori, nel tratto fino al garretto, sono lunghe; corte dal garretto al piede: il garretto è un po' piegato e senza speroni. I piedi sono assai sviluppati, con dita molto avvicinate, ma non curvi, coperti di una frangia di pelo fluente e sottile: le unghie corte e arcuate, su cui l'animale poggia, nell'incedere, più che sui talloni.

La coda è pure molto lunga, tanto da toccare quasi terra, e va assottigliandosi gradatamente dalla base alla punta: al terzo inferiore è curvata a falce e guarnita da una frangia ondulata.

Il mantello è composto, come abbiamo già detto, di un lungo pelo morbido come seta, più corto sulle orecchie e sui piedi, e può essere di color bianco, con piccole macchie gialle, o grigie, o azzurrastre. I mantelli a macchie nere non sono indizio di razza pura.

L'altezza del maschio va dai 70 ai 90 cm., quella della femmina dai 65 ai 75; il peso medio si aggira intorno ai 35 kg.

Conviene ora, dopo avere esaminate le qualità estetiche di questo magnifico cane, affrettarsi ad aggiungere che il levriero russo non è un cane esclusivamente di lusso, come generalmente si crede, ma è anche un vero e proprio cane da caccia. Appartiene infatti alla categoria dei segugi, pur costituendone una classe a parte, perchè differisce dagli altri per il fatto che, avendo scarso odorato, deve limitarsi a inseguire la preda scovata da altri cani di fiuto migliore.

Il nome stesso di « levriero » indica la sua predominante attitudine a inseguire la lepre, però non gli manca il coraggio e la forza di inseguire e affrontare anche il cinghiale e il lupo. In Russia infatti quasi tutte le famiglie patrizie, fino a poco tempo addietro, allevavano con somma cura parecchie mute di borzoi e usavano addestrarle a seguire le slitte nei loro viaggi, per preservarsi dai frequenti attacchi dei lupi affamati; e abbiamo già detto come lo Zar Nicola II se ne servisse anche nelle sue cacce all'orso.

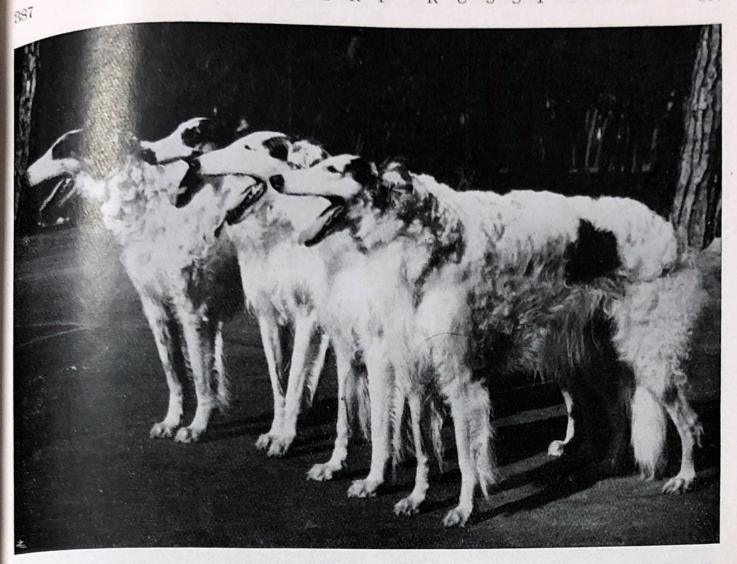
Infatti il borzoi, che è agilissimo e può raggiungere una velocità straordinaria nella corsa, possiede anche il « colpo di zanna », necessario per la caccia all'orso e al lupo; inoltre taluni esemplari privilegiati hanno l'apprezzatissima dote del « brassok ». Così è detto in Russia lo slancio finale del borzoi che sta per raggiungere l'animale: specialissimo, rapido come la folgo[re] termina con un colpo di zanna e un c[...] bolo dell'inseguente e dell'inseguito. [...] pre, se di lepre si tratta, resta a volte [...] chita sul terreno, uccisa, più che dalla [...] ta delle mascelle, dall'urto potente e im[...] viso della catapulta, che l'arresta di [...] nella corsa.

Si è osservato che, prima di esegui[re il] « brassok », il borzoi rallenta un istan[te la] corsa e rialza la testa, come per prende[re la] mira: poi non si scorge più nulla, se non [una] forma indecisa lanciata come un bolide a [dia]bolica velocità, che si rovescia sull'anima[le e] lo travolge.

In Russia, negli anni passati, era assai [co]mune la caccia al lupo coi borzoi, ma in [...] voga era pur sempre la caccia alla lepre [...] ciò si spiega col fatto che questa selvag[gina] di pelo era abbondantissima in quelle regio[ni] e si trovava dappertutto. Inoltre, nella c[ac]cia alle lepre vibra di più la nota sporti[va] il confronto fra i cani è più immediato, [l'e]mulazione più evidente.

Il barone Kerkerstein, ambasciatore dell'[Im]peratore di Germania alla Corte del grande Wassili Ivanovic, a Mosca, ha lasciato d[elle] memorie molto interessanti sui suoi viaggi [in] Russia, e in esse figura una descrizione r[ic]ca di particolari di una cacciata grandu[cale] in grande stile, alla lepre, con i borzoi. E [...] riferisce anzi di una petizione abbastanza [...] riverente, che nel 1275 gli abitanti di Nov[go]rod presentarono al loro principe, Iarosl[av] Iaroslavic, appassionato di questo genere [di] caccia: « Tu, principe » dice il testo « [...] delle azioni poco belle: fai allevare trop[pi] falchi, e coi tuoi predoni ci privi della ca[c]cia sull'acqua; così pure fai allevare trop[pi] cani, e coi tuoi borzoi ci togli la caccia s[ui] campi ».

Questo documento ci fa conoscere come a[l]lora per una questione di caccia una popola[zione] intera fosse capace di mettersi in pr[o]testa, e ci fornisce la prova che la caccia al[la] lepre, anche nei tempi remoti, non era un[i]camente svago di potenti, bensì uno sport nazionale, al quale tutto il paese era interessato.

Il crollo dello zarismo fu fatale anche a[i] borzoi, i quali furono investiti dalla lotta bo[l]scevica contro l'aristocrazia. Ecco perchè an[-] che in Russia, loro paese d'origine, i levrie[ri]

LO SANNO QUESTI CANI D'ESSERE BELLI? SI DIREBBE DI SÌ, SE ANCHE DISPONENDOSI IN GRUPPO TENGONO TANTO ALL'ARMONIA DELLA COMPOSIZIONE.

russi non sono più oggi comuni come una volta.

In Inghilterra esistono tuttora fiorenti clubs per la caccia col levriere, i quali organizzano importantissimi « field trialers » alla lepre.

In Germania si usano ancor oggi i borzoi, del pari che i levrieri a pelo raso, per le corse in pista, che hanno preso colà una grande diffusione.

In Italia si pratica ormai coi levrieri soltanto quel genere di caccia in comitiva, che si dice « a rastrello ».

Si raduna a questo scopo nel luogo, per lo più pianeggiante, dove si vuole fare la cacciata, una compagnia più o meno numerosa di cacciatori muniti di fucile, accompagnata da un certo numero di « caccini », conducenti ciascuno una coppia di levrieri, legati in modo che al momento opportuno possano essere messi istantaneamente in libertà. Si associano alla comitiva una ventina di contadini, destinati a battere la macchia e a scovare e « rizzare » le lepri, e detti perciò « battini ».

Cacciatori e caccini alternati, si dividono in due gruppi, rispettivamente a destra e a sinistra della linea dei battini, e disposti in modo da formare una linea frontale, ai margini del campo o del bosco che si vuole battere. Avanzano allora di conserva a un dato segnale: i battini, percuotendo con randelli e con sassi i cespugli e le macchie; i cacciatori, col fucile impugnato per tirare alla lepre, quando schizzi via, e i caccini, pronti o sciogliere i levrieri, nel caso che l'animale sfugga al fuoco.

Il lancio di questi cani, che, come frecce dall'arco, scoccano dal guinzaglio che viene loro dischiuso e in pochi balzi raggiungono la lepre spaventata, è il momento più emozionante di questo genere di caccia. Essa ha qualche cosa di coreografico, che la fa somigliare alla splendida fra tutte le cacce, quella alla volpe, a cavallo, con i segugi.

E vien fatto spesso di augurarsi che la lepre sfugga al fuoco dei fucili, per consentirci di godere appieno il meraviglioso spettacolo di questo accanito inseguimento che offre talvolta episodi di vera drammaticità.

ERMANNO BIAGINI.

Fotografie dell'Autore.

DODICI GIORNI IN SARDEGNA COL TOURING

(*fot. Alinari*)

DONNE DI TRATALIAS AL FORNO.

Il Touring invita i suoi Soci all'annunciata Escursione che organizzerà in Sardegna dal 14 al 26 del mese di maggio. L'itinerario automobilistico si svolgerà su un percorso di circa 1600 km attraverso l'Isola; comprenderà la visita dei centri più importanti, dove il rinnovamento ha assunto proporzioni grandiose, ma anche la visita di quelle regioni meno note, ove si conservano aspetti e costumi che formano l'oggetto del più vivo interesse.

Le quote d'iscrizione sono le seguenti: con passaggio su piroscafi, in I classe **L. 1250**; in II classe **L. 1210**. Il programma illustrato dell'escursione può richiedersi alla Sede del Touring (Milano, corso Italia 10) unendo francobollo da 50 centesimi.

Ars humana
aedificavit urbes

VARRONE

Cartografi, all'opera! Ancora una volta bisogna aggiornare le tavolette della Carta d'Italia, chè una nuova città è sorta.

A venticinque chilometri da Roma, nell'alto della gran curva che la strada ferrata per Avezzano segue prima di iniziar la salita dei Monti di Tivoli, appena al limitare della piana racchiusa fra i preappenninici Monti Cornicolani, Lucretili e Tiburtini, sorge la nuova, piccola città, *civitas non urbs*: la quinta edificata dagli uomini dell'Era Fascista.

Ma Guidonia non è, come Littoria, Sabaudia, Pontinia e Mussolinia, un centro rurale. Essa è una città aeronautica: la città delle Ali, dove non si costruiscono nè velivoli nè motori, ma *si studia come deve essere realizzato l'ottimo velivolo e lo si esperimenta: nelle parti e nell'insieme, nella materia che lo compone, nella struttura che gli dà forma e vita*. Essa è la « città sperimentale aeronautica » che — per volere del Duce — ha preso il nome da Alessandro Guidoni, valoroso scienziato quanto audace sperimentatore, che alla gloria del suo sapere aggiunse quella del volontario sacrificio quando, il 27 aprile 1928, in quella stessa piana dove è l'aeroporto di Montecelio, cadendo dall'alto di un velivolo, trovò morte « prodigandosi oltre il dovere ».

Guidonia è una cittadina speciale, diversa da altri centri urbani. Il suo piano regolatore comprende, è vero, Municipio e Chiesa, Sedi del Partito Fascista e dell'Opera Nazionale Balilla e del Dopolavoro, Scuole, servizi pubblici, villette eleganti per ufficiali e funzionari, abitazioni graziose per i sottufficiali e capi maestranze, case popolari, ampie strade che tagliano oasi di verde; ma la parte più imponente e più importante di essa è una zona che non ha alcuna altra città o cittadina. Edifici strani, torri che non sono nè campanili nè arenghi, grandi case per velivoli, dànno a questa zona un aspetto tipico che ha del mistero: strano e misterioso è infatti il Centro Studi della Regia Aeronautica per il quale è sorta e per il quale avrà vita Guidonia.

Dalla macchina dei Wright, che nel dicembre 1903 riuscì a distaccarsi da una brulla pianura della Carolina del Nord volando per duecentocinquanta metri alla velocità di quindici chilometri-ora, al bolide rosso di Agello che solca lo spazio alla velocità di settecentonove chilometri; dall'aeroplano di Voi-

PARTICOLARE DI UN EDIFICIO DI GUIDONIA.
Una sobria decorazione in travertino lucido orna lo zoccolo, i portali, la strombatura delle finestre.

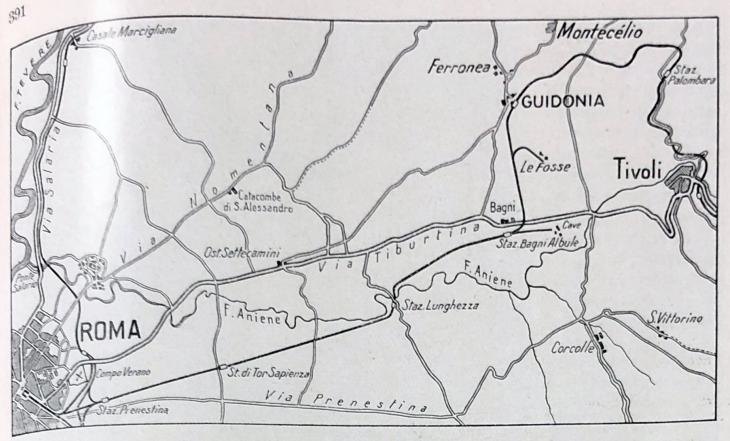
sin che nel 1907 si levò all'altezza di 70 centimetri a quello di Caproni che ha toccato la quota di 14.443 metri, l'aviazione non soltanto ha raggiunto un livello altissimo di sviluppo, ma pur essendo ancora in evoluzione è addirittura sfuggita all'invenzione perchè passata nelle mani dei ricercatori e degli sperimentatori. L'aeronautica — come realizzazione — non è più un'arte rudimentale, ma una scienza raffinata. Il costruttore aeronautico moderno sta a quello di quarant'anni or sono come il chirurgo — che opera dopo aver consultato il chimico ed il radiologo — sta al fiebotomo.

Da tempo s'era[...] tita la necessità [...] riunione dei se[...] sperimentali aero[...] tici in una grande [...] se ove fossero ra[...] ti tutti gli impian[...] tutte le attrezza[...] indispensabili per [...] sicurare l'accen[...] mento ed il coordi[...] mento delle compl[...] indagini e ricer[...] tecnico-scientifi[...] che oggi costituis[...] la base fondament[...] del progresso, per[...] nelle costruzioni ae[...] nautiche moderne [...] specializzazione q[...] litativa s'impone, [...] se, più che in ogni [...] tro campo tecnico.

Ricerca ed esper[...] mento richiedono, [...] aeronautica, penetr[...] zione nei vasti cam[...] della scienza: chim[...] ca e fisica, meccani[...] ed aerodinamica.

Il velivolo d'oggi [...] minutamente studi[...] nella materia che [...] compone, ossia [...] suo protoplasma: [...] chimico deve esami[...] nare legni ed accia[...] metalli leggeri, tele [...] vernici. All'indagine del chimico subentra quella tecnologica: i materiali aeronautici sono provati ripetutamente allo sforzo, alle vibrazioni, alle sollecitazioni, alla rottura.

La fisica ha larga attività nello studio degli apparecchi accessori delle macchine aeree perchè i complessi strumenti di cui deve disporre il pilota d'oggi (indicatori di rotta, di quota, di posizione, manometri, telermometri, strumenti di puntamento, impianti radio telegrafici di bordo, ecc.) e che aumentano o sostituiscono addirittura con la loro perfezione i sensi naturali dell'uomo, sono applicazioni della meccanica, dell'ottica, della elettricità, dell'acustica, della pneumatica.

391

GUIDONIA E LE SUE VIE D'ACCESSO.

26 - aprile 1928.

Col Fiore,

Ho qualche dubbio sul funzionamento di alcuni organi del paracadute Freri ed in particolare del sistema di tranciamento.

Perciò ho deciso di provarlo io stesso domattina.

Nel caso di esito sfavorevole ritengo che si dovrebbe portare il comando dell'apertura più verso il centro oppure sostituirlo con un anello da tirarsi colla destra, come nel tipo Irving.

Nel complesso il paracadute è buono, ma il suo prezzo per la nuova serie di 1000 dovrebbe essere ridotto a Lire 7000 =

AGuidoni

L'ULTIMA LETTERA DEL GENERALE ALESSANDRO GUIDONI.

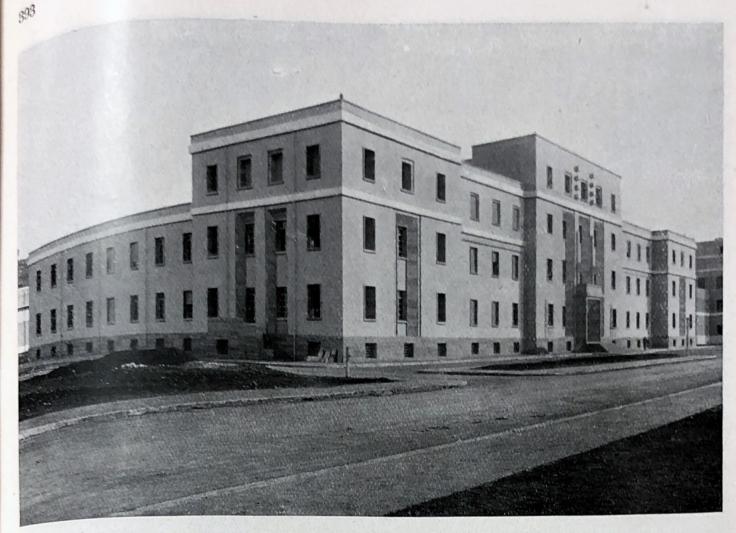
Fu scritta da questo tipico eroe dei nostri tempi alla vigilia della sua morte. Alessandro Guidoni apparteneva alla schiera di quei capi che anche nelle più pericolose prove applicano la teoria dell'esempio. Il 27 aprile 1928, sul campo di Montecelio Egli volle provare il funzionamento di alcuni organi del paracadute adottato dall'aviazione italiana. Lanciatosi nel vuoto, nel capovolgimento avvenuto nei primi istanti della caduta, una parte del cordame si avvolse intorno al suo corpo. Così ostacolato, il paracadute, i cui comandi di apertura avevano agito regolarmente, non potè funzionare e lo Scienziato precipitò. La lettera è il suo testamento. Egli lasciava, infatti, con essa le ultime istruzioni per il caso di «esito sfavorevole» della prova volontariamente tentata. Alla sua memoria fu concessa la «medaglia d'oro al valore aeronautico».

Poi, quando il velivolo da costruire si materializza in un piccolo modello che le leggi sperimentali vogliono perfettamente simile alla macchina che un giorno volerà, ecco aprirsi le grandi gallerie aerodinamiche, ed il velivolo in miniatura, tenuto da una bilancia di misura, viene esposto al vento artificiale affinchè riveli allo sperimentatore i suoi pregi e le sue manchevolezze di macchina volante. Se si tratta di un idrovolante, entra in azione anche la « vasca idrodinamica », destinata a sperimentare il comportamento del modello durante la fase di slittamento sull'acqua. Infine, quando la fatica dei progettisti e dei costruttori è finita, quando il velivolo è realizzato, le ricerche statiche costruttive, già compiute sulle sue parti, vengono completate con la prova dell'intiera macchina aerea. Poi il velivolo si libra nello spazio azzurro per l'ultimo collaudo: quello del volo.

MODELLO IN UNA GALLERIA AERODINAMICA.
Il velivolo in miniatura, tenuto da una bilancia di misura, viene esposto al vento artificiale affinchè riveli allo sperimentatore le sue eventuali manchevolezze di macchina volante.

Il velivolo odierno nasce dunque come una idea nel cervello del progettista; diventa una probabilità attraverso la calcolazione; si trasforma in una reale pratica possibilità nel laboratorio, dove viene esperimentato in modello ridotto od in parti separate ed assoggettato a prove molteplici: strutturali e di resistenza; viene — dopo l'uscita dalla officina di costruzione — collaudato in aria. L'esperimento si inizia nel *laboratorio* e si conclude sul *campo di volo*: ecco perchè Guidonia, città dove sono stati centralizzati tutti i servizi sperimentali dell'aviazione, ha per edifici principali i Laboratori del Centro Studi e per panorama l'ampia distesa dell'aeroporto di Montecelio.

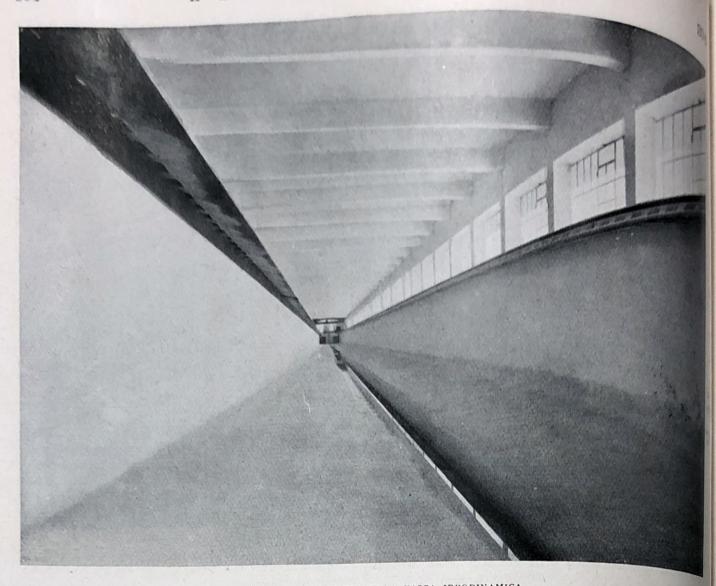
MODELLO DI VELIVOLO PER ESPERIMENTI.

Entriamo nella piccola città; lasciamo a sinistra le case novecento che ne costi-

GUIDONIA - LA SEDE DELLA « DIREZIONE SUPERIORE DEGLI STUDI E DELLE ESPERIENZE ».
Nella parte centrale ospita tutti gli uffici della Direzione e nelle due ali i laboratori della Sezione « ottico-fotografica » e della Sezione « strumenti di bordo ».

tuiscono l'urbanistica e varchiamo il cancello del « Centro Studi » sorvegliato dai due bianchi « corpi di guardia ».

Il primo edificio che si incontra è il *Padiglione della Radio,* isolato, elegante e severo ad un tempo. In esso sono sistemate tutte le apparecchiature più moderne per le ricerche e le esperienze riguardanti la radiotecnica per ciò che si riferisce alle sue applicazioni nel campo della aeronavigazione: segnalazioni di rotta, posizione goniometrica; nel campo dei collegamenti fra velivoli e fra velivoli e terra; nel campo particolarissimo dei radiocomandi, applicazione questa che — come è stato affermato recentemente da uno dei maggiori cultori della scienza aeronautica — « può fare delle onde Marconi la chiave di volta della futura tattica aerea ».

Anche gli studiosi hanno bisogno di alimentarsi; eccoci perciò davanti ad una costruzione caratteristica: la *Mensa,* vale a dire il *ristoratore* di Guidonia, che ha una sala capace di duecento convitati, un bar, una modernissima cucina e relativi servizi.

Viene poi l'edificio della *Direzione Superiore degli Studi e delle Esperienze,* unico Ente centrale che non ha sede nel grandioso palazzo del Ministero dell'Aeronautica in Roma. È una costruzione a tre piani, che comprende nella parte centrale tutti gli uffici della Direzione, e nelle due ali i laboratorî delle Sezioni ottico-fotografica e degli strumenti di bordo. Esternamente il fabbricato è arricchito da una sobria decorazione in travertino lucido che ne orna lo zoccolo, i portali e la strombatura delle finestre. I laboratori della Sezione ottico-fotografica sono particolarmente attrezzati per lo studio e la realizzazione dei prototipi di macchine aerofotografiche in genere, dei sistemi ottici, delle installazioni relative, del trattamento dei materiali sensibili e della fotogrammetria. La Sezione strumenti di bordo è munita di tutti gli apprestamenti tecnici e scientifici necessari allo studio teorico e sperimentale dei problemi relativi al controllo strumentale in volo, ed ha laboratorî specializzati per la ricerca, le prove, il collaudo, il perfezionamento e la selezione di tutti i delicati congegni che guidano, sorreggono, agevolano nella sua fatica il pilota, che sono cioè destinati al controllo della condotta del velivolo, a quel-

GUIDONIA - IL BACINO DELLA VASCA IDRODINAMICA.
Nel vasto bacino, che misura m. 436 di lunghezza, m. 6,50 di larghezza, m. 3,75 di profondità, verrà sperimentato il comportamento dei modelli di idrovolanti durante la fase di slittamento sull'acqua.

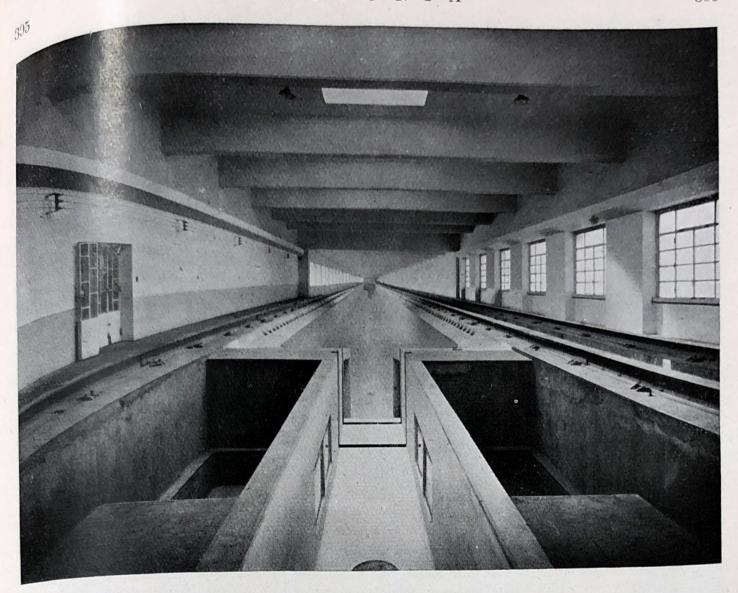
lo dei motori, a quello della navigazione, ecc.

Indicatori di virata e di velocità, variometri, sbandometri, inclinometri, orizzonti artificiali, piloti automatici, contagiri, telermometri, manometri, indicatori di livello, altimetri, derivometri, bussole, sestanti, cronometri, statoscopî, respiratori per alta quota, salvagente, estintori d'incendio, scafandri, indumenti termoelettrici, dopo essere stati sottoposti ad ogni indagine e controllo, nei singoli laboratorî, dopo essere passati — ove occorra — in una speciale « camera termobarica » per la prova in « aria tipo », vengono, in un apposito reparto, montati ed installati sui banchi ed apparati che riproducono, ingrandendole, tutte le sollecitazioni: del volo, della partenza, dell'atterraggio. Solo dopo essere passati attraverso questo tormento e questa fatica, gli strumenti di bordo sono montati sui velivoli per il collaudo in volo.

Segue il *Padiglione della Chimica*, la cui costruzione è particolarissima perchè dalla pavimentazione degli ambienti, che è costituita da materiale inattaccabile dagli acidi, al complesso degli impianti di ogni suo locale (acqua corrente, aria decompressa, aria compressa, gas, energia elettrica, forza motrice e linee di corrente elettrica, continua, a voltaggio variabile), ha richiesto la soluzione di speciali problemi.

L'edificio basso, ad un sol piano, che subito si rasenta, è il *Padiglione dei modelli e della meccanica di precisione*. Ivi si costruiranno, infatti, i piccoli *modelli* per le prove alle « gallerie aerodinamiche ».

Per queste prove, che ancor oggi costituiscono un esperimento superiore, per rapidità di deduzioni e di perfezionamenti, all'esperimento in vera grandezza, l'Italia disponeva di una galleria aerodinamica impiantata in Roma fin dal 1914, nella quale furono esperimentati i modelli dei gloriosi velivoli che nella guerra mondiale diedero all'Aeronautica italiana la prima salda testimonianza del valore della nostra gente.

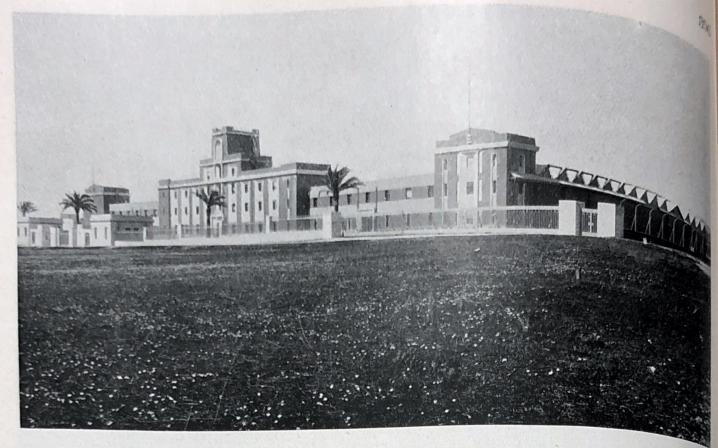
Questo impianto — che, del resto, le esigenze del piano regolatore della Capitale,

GUIDONIA - LE ROTAIE DELLA VASCA AERODINAMICA.
Nella vasca aerodinamica i modelli possono slittare su un carrello a cavaliere a velocità moderate e su un carrello laterale alle velocità più elevate, proprie anche degli idrocorsa.

continuamente rinnovantesi per volontà di Colui che ha trasformato il volto dell'Italia tutta, obbligavano a demolire — non era più bastevole. Superato già dalle modernissime gallerie degli Stati Uniti d'America e delle grandi Aeronautiche d'Europa, esso doveva essere sostituito. Ma in Guidonia il Padiglione dell'Aerodinamica, che sta accanto al Padiglione dei modelli, contiene installazioni che sono veramente degne dell'aviazione del 1935. Il *Padiglione dell'Aerodinamica* disporrà infatti di sei gallerie aerodinamiche, di cui quattro per la prova sui modelli dei velivoli che dovranno essere realizzati dalla industria nazionale; una esclusivamente attrezzata per le ricerche scientifiche; la sesta per le esperienze sull'autorotazione.

Nelle quattro gallerie per le ricerche industriali, da bocche di due metri di diametro, soffierà un vento di 270 chilometri di velocità, provocato da ventilatori azionati da una potenza di 450 CV. Esse sono tutte eguali, a circuito semplice, ma destinate ciascuna a compito diverso e cioè: all'esplorazione nel campo normale di volo; alle prove sull'equilibrio e sulla stabilità dei velivoli; allo studio delle interferenze fra ali e coda, interferenze che — come è noto — hanno costituito la causa di molti sinistri; alle indagini sulla zona critica del volo e sui suoi rapporti con la turbolenza della corrente aerea.

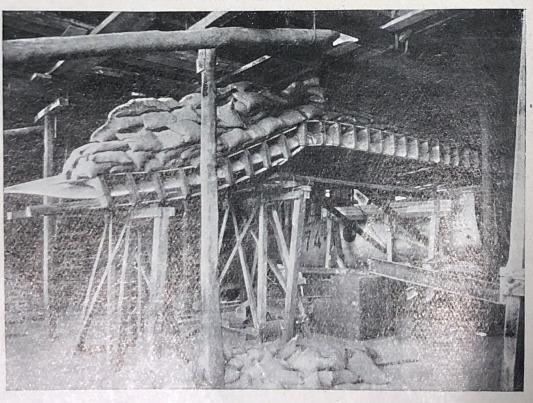
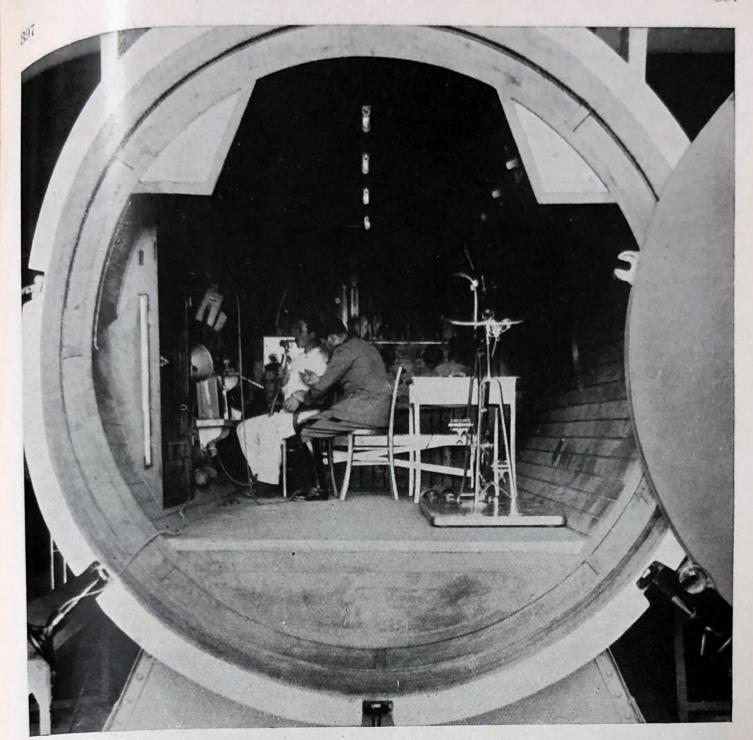
La galleria aerodinamica per le indagini scientifiche avrà una bocca di tre metri di diametro entro la quale soffierà, generato da un ventilatore di 1800 CV., un vento di 360 chilometri-ora. La sesta galleria, verticale, consentirà prove sistematiche e sintetiche su modelli liberi, sostenuti da correnti ascendenti, per lo studio del ben noto fenomeno dell'avvitamento.

Tutte queste gallerie aerodinamiche saranno visibili da un'unica sala, destinata a conferenze.

A tergo degli edifici descritti, s'allunga per circa cinquecento metri, una strana costruzione: il *Padiglione della Vasca Idrodinamica*. Destinata — come è stato accennato — alle prove di slittamento sull'acqua dei

GUIDONIA - STABILIMENTO DI COSTRUZIONI AERONAUTICHE.

modelli di idrovolanti, la Vasca di Guidonia, benchè non abbia le massime dimensioni raggiunte in costruzioni del genere, può giustamente essere considerata una delle più importanti per il complesso dei suoi perfezionati dispositivi. Basta citare un esempio: nella Vasca idrodinamica il modello deve raggiungere le velocità reali dell'idrovolante nelle condizioni reali; esso viene quindi fatto slittare su apposite rotaie, a pelo d'acqua. Ebbene, nella Vasca di Guidonia, fra gli altri nuovissimi problemi risolti, si è superato quello di tenere conto della curvatura terrestre nella postazione dei binari e di fare in modo che essi risultino paralleli al pelo dell'acqua.

Nel bacino della Vasca idrodinamica di Guidonia — lungo m. 436, largo m. 6,50, profondo m. 3,75 — i modelli potranno raggiungere le più elevate velocità, proprie degli idrocorsa che hanno assicurato all'Italia un primato assoluto.

Torniamo sulla via maestra, affacciamoci sui giardinetti. Ecco il grande caseggiato dello *Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche,* vero arsenale aereo dotato di macchinari modernissimi

SISTEMI DI PROVA ORMAI AL TRAMONTO.
Nuovi dispositivi idraulici renderanno possibile di collaudare staticamente i velivoli, nello Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, senza dover ricorrere alle classiche montagne di sabbia o di ghisa oggi usate per le prove di resistenza delle ali.

IL CONTROLLO DEL MATERIALE UOMO.

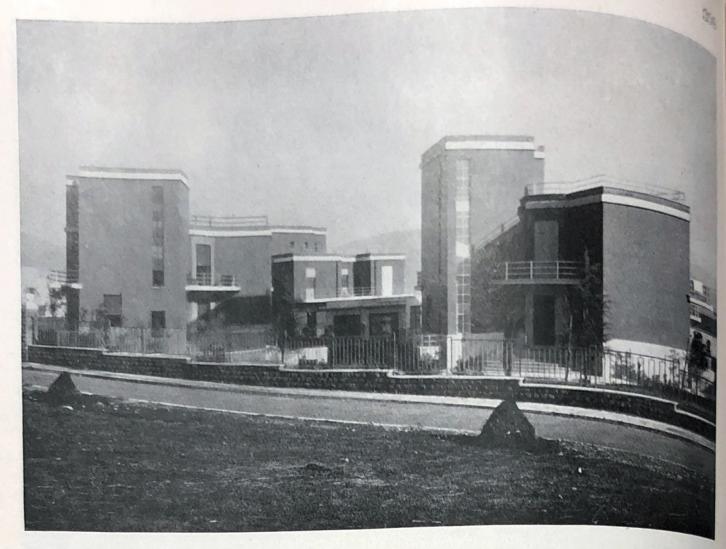
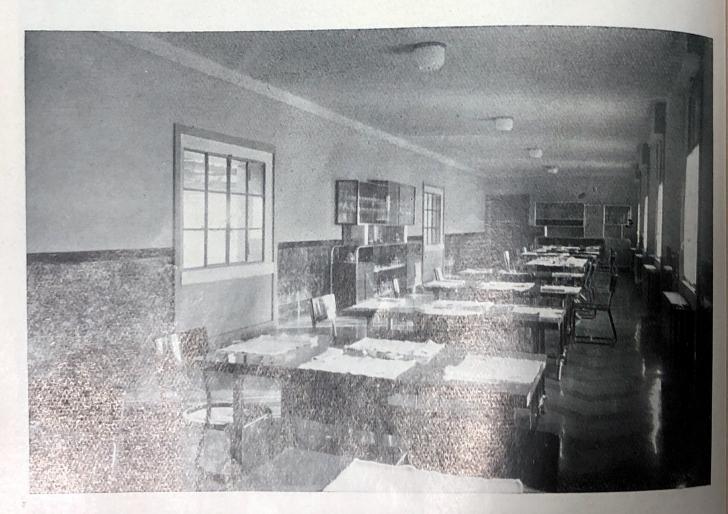
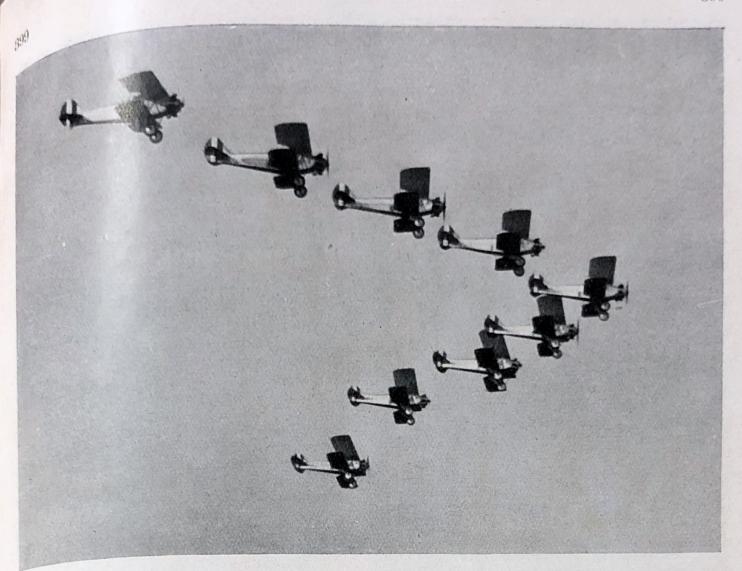
Allo studio delle macchine aeree e dei loro strumenti si aggiunge quello dell'uomo che, destinato a vivere sulla superficie terrestre, sente l'impulso di lanciarsi nel regno delle aquile e più in alto ancora. A Guidonia esistono speciali impianti per controllare se il fisico dei piloti è adatto al volo stratosferico e per collaudare scafandri, inalatori, strumenti da utilizzare nel volo ad alta quota.

e nel quale si potranno anche collaudare staticamente i velivoli di qualunque mole con nuovi dispositivi idraulici che sostituiranno le classiche montagne di ghisa e di sabbia ancor oggi usate per le prove di resistenza di fusoliere, scafi, ali.

Distaccato dal complesso delle costruzioni del Centro Studi, su un'area di 37.000 metri quadrati — dominato dalla torre di raffreddamento che si eleva tra le tettoie come un campanile — sta l'insieme dei sei Padiglioni del *Reparto della Termodinamica*, isolato a causa della sua rumorosa attività.

Il Reparto ha una ricca dotazione di banchi di prova e di freni per motori d'aviazione sino a più di 1000 cavalli; un completo impianto, modernissimo, per la prova di carburanti e degli antidetonanti, impianti per le prove sui radiatori, e una speciale attrezzatura per sperimentare e collaudare le eliche alla forza centrifuga. È inoltre prevista una speciale camera stratosferica per la prova delle cabine ermetiche.

Gli impianti, in complesso, sono tali da garantire la prova dei motori nelle effettive condizioni di volo e quelle delle eliche alla doppia potenza di impiego.

Nei Padiglioni della Termodinamica sono stati accentrati tutti i servizi: dalla centrale elettrica di trasformazione e di distribuzione, ai depositi per l'immagazzinamento e la distribuzione indipendente dei carburanti ai

GUIDONIA - ELEGANTI VILLETTE PER UFFICIALI E FUNZIONARI.

GUIDONIA - LA MODERNA ELEGANZA DELLA MENSA PER UFFICIALI E FUNZIONARI.

UNA SQUADRIGLIA IN FORMAZIONE DI VOLO.

L'ultimo collaudo del velivolo è quello del volo, ma prima di giungere a questo risultato definitivo, quanto lavoro e quanto studio! Guidonia è nata appunto per questo: per studiare come deve essere realizzato l'ottimo velivolo, nelle parti e nell'insieme, nella materia e nella struttura. Essa può ben essere definita la « città sperimentale aeronautica ».

vari banchi di prova agli impianti per l'alimentazione dei gas di scarico e per l'estinzione di incendi. Tali impianti hanno richiesto la posa in opera di chilometri di tubazioni. Notevole l'impianto idrico per l'alimentazione dei freni e per il raffreddamento dei motori, che sorge al centro del Reparto ed è composto da un serbatoio sopraelevato, in cemento armato, della capacità di 80 metri cubi, e da due cisterne, sempre in cemento, per la raccolta dell'acqua calda uscente dai freni e dai motori.

Completano gli impianti del Centro Studi, una *centrale termica* per il riscaldamento di tutti gli edifici ed una *centrale telefonica* per i collegamenti interni, con l'Aeroporto, con la Capitale.

Guidonia non ha ancora completa la sua struttura topografica: quella che le ha disegnato il piano regolatore. È ancora, in parte, un febbrile cantiere dove, con quotidiana fatica, si costruisce e si edifica.

Ma gli uomini dell'Italia nuova, quegli uomini che stanno rinnovando i prodigi di Roma imperiale, non tarderanno a dare alla cittadina aeronautica tutte le sue opere, chè nell'Era Fascista non v'è nè sosta nè indugio.

Allora, edificata tutta, non tumulto di folla, non brusìo, non fughe di autoveicoli turberanno la vita della piccola Guidonia. Ma, mentre nei suoi padiglioni gli sperimentatori indagheranno nel gran campo della scienza, possenti velivoli romberanno nel suo cielo per confermare come la realtà nata dall'idea, dal calcolo, dall'esperimento, possa essere quale fu annunciata.

Ed i bimbi di Guidonia — figli di artieri e di artefici dell'Ala — interromperanno i loro giochi per guardare in alto, affascinati.

UGO FISCHETTI.

La Rivista dell'ENIT.

Il fascicolo di maggio della Rivista dell'ENIT contiene, fra l'altro, i seguenti articoli: La Mostra del Tiziano a Venezia di Elio Zorzi - Il Maggio Musicale Fiorentino - Il « Calcio Fiorentino » di Charles Belin - La Mostra del Correggio a Parma - Trieste e la Mostra del Mare - Littoria, Sabaudia - Le Manifestazioni Motonautiche Internazionali in Italia, di Alessandro Orsi - Il Gran Premio Automobilistico a Tripoli - La Festa dei Ceri a Gubbio, di Alberto Iraci.

Il fascicolo reca inoltre il calendario degli avvenimenti di maggio e giugno, indicazioni pratiche sulle facilitazioni di viaggio in Italia, un notiziario turistico ed è completato da belle fotografie che si alternano al testo e da illustrazioni in rotocalco dedicate ai Grandi Laghi.

Un Concorso fotografico bandito dal Sottosegretariato per la Stampa e la Propaganda.

Il Sottosegretariato per la Stampa e la Propaganda — Direzione Generale del Turismo — ha bandito per il 1935-XIII/XIV un Concorso fotografico fra dilettanti e professionisti italiani e stranieri, per una serie di dieci fotografie riprodotte su riviste o giornali che si stampino all'estero, non prima del 1° gennaio 1935-XIII .

Le fotografie dovranno essere inedite e potranno riferirsi a qualsiasi richiamo turistico verso l'Italia e precisamente a vedute di paesaggi, monumenti, città, opere d'arte, marine e in generale a tutti quei soggetti atti a destare interesse e a far nascere il desiderio di visitare il nostro Paese.

Le fotografie riproducenti soggetti noti, dovranno presentare spiccati caratteri di originalità nel taglio, nell'inquadratura, negli effetti di luce, ecc.

Le fotografie potranno indifferentemente essere destinate alla illustrazione di uno scritto sull'Italia o apparire non corredate da testo, portando però l'indicazione del paese a cui si riferiscono.

I concorrenti dovranno far pervenire al Sottosegretariato per la Stampa e la Propaganda — Direzione Generale del Turismo — non oltre il 31 gennaio 1936-XIV — 10 copie della Rivista ove le fotografie sono state pubblicate, con l'indicazione: *Concorso Fotografico turistico.*

Le riproduzioni verranno sottoposte all'esame di una Commissione giudicatrice presieduta dal Direttore Generale del Turismo.

All'autore della serie fotografica giudicata la migliore sarà assegnato un premio di lire 5000. Saranno inoltre conferiti un secondo premio di L. 3000 ed un terzo di L. 1500.

L'Italia vista dall'estero: l'abolizione dei rumori nelle città.

L'autorevole quotidiano parigino *Journal des Débats,* in un trafiletto intitolato « Le silence en Italie », dopo aver osservato come non ci fosse un paese più rumoroso dell'Italia, afferma che oggi non ve n'è uno più silenzioso. Infatti — nota il giornale — Roma, seguita da Milano, Torino, Genova, Firenze e da altri centri urbani meno importanti, ha ottenuto la completa abolizione di tutti i segnali delle automobili. La riforma è stata applicata rapidamente e con la massima facilità.

Dopo aver notato che è bastato un breve periodo preliminare per persuadere gli automobilisti che per la buona circolazione non è necessario ricorrere ai segnali, il *Journal des Débats* così conclude:

« Bisogna invidiare l'Italia che nella sua azione rivolta a richiamare i turisti, ha cercato di applicare in questo campo, come in tanti altri, il vero progresso ».

Nuove pubblicazioni.

Fra le più recenti pubblicazioni dell'ENIT intese a sviluppare sempre più la propaganda del turismo nazionale e in particolare la conoscenza dell'Italia, ricordiamo:

Annuario degli Alberghi in Italia 1935-XIII, nelle lingue italiana, francese, inglese e tedesca.

Il volume (gratis all'Estero; in Italia, L. 3), contiene i prezzi che gli stabilimenti alberghieri sono tenuti a praticare in conformità alla legge del 16 maggio 1932.

Golfo di Napoli - Ed. spagnuola.

Città Morte - Ed. francese, tedesca, inglese.

Italia - Ed. francese.

Dintorni di Roma - Ed. francese, inglese, tedesca.

Corso di lingua - Ed. tedesca.

L'Arte in Italia - Ed. inglese.

Le ultime scoperte archeologiche.

In automobile sui vulcani d'Italia - Ed. inglese, francese, tedesca e spagnuola. Pubblicazione illustrata da originali fotografie, che presenta in sintesi le attrattive delle due zone del Vesuvio e dell'Etna, oggi rese accessibili agli automobilisti.

Sono stati inoltre posti in distribuzione i cartelli murali di *Gardone* e di *S. Remo.*

VITA DEL TOURING

Un lutto del Villaggio Alpino.

Il giorno 18 marzo è deceduto, a soli 35 anni, il Dott. Ing. Giuseppe Sichirollo lasciando nello strazio la sposa e i due teneri bimbi.

L'ingegnere Sichirollo, figlio del Prof. Angelo, benemerito Direttore Didattico della Scuola istituita presso il nostro Villaggio Alpino, e genero del nostro Consigliere di Amministrazione Comm. Mario Tedeschi il cui nome, insieme a quello della Consorte, è legato alla benefica Istituzione del Touring dai vincoli di una assoluta dedizione, completava l'opera di bene dei Suoi Famigliari, prestando, con la generosità e la modestia dei buoni, la Sua preziosa attività di consulenza e di sorveglianza tecnica agli edifici del Villaggio.

Per questo il lutto delle famiglie Sichirollo e Tedeschi è anche lutto nostro, e gravissimo.

Il Touring, interprete anche del sentimento dei bambini del Villaggio che Giuseppe Sichirollo amò e beneficò, porge alla Signora Maria Teresa Sichirollo Tedeschi, al Prof. Angelo Sichirollo, al Comm. Mario e alla Signora Adele Tedeschi l'espressione del più profondo compianto.

La 4ª edizione della Guida del Monte Grappa.

In seguito alla nuova sistemazione dei Cimiteri di Guerra — attualmente in corso per riunire in 34 opere monumentali le gloriose salme sparse in 1840 cimiteri disseminati lungo la fronte di guerra — si è reso necessario l'aggiornamento di tutti i volumi della nostra «Guida dei Campi di Battaglia».

In questi giorni si pubblica la 4ª edizione del II Volume della Guida, *Il Monte Grappa*, contenente la descrizione del grandioso Monumento Ossario che trovasi in corso di avanzata costruzione sulla vetta del monte e nel quale troveranno posto le 23.000 Salme fin qui sepolte nelle gallerie sottostanti alla vetta stessa. Numerose e nitide fotografie illustrano lo stato attuale dei lavori dando un'idea completa dell'opera ciclopica.

Il volume che consta di 144 pagine, 105 illustrazioni e 5 cartine, è posto in vendita ai Soci del T. C. I. ai seguenti prezzi: alla Sede L. 6; Italia e Colonie L. 7; Estero L. 10.

Le pubblicazioni spettanti ai Soci nel 1935-XIII.

Allorquando i nostri abbonati riceveranno questo numero di Rivista, sarà terminata da qualche giorno la spedizione del Volume 6º (Toscana, parte II) di «Attraverso l'Italia», la prima delle tre pubblicazioni che vengono distribuite gratuitamente nel corrente anno a tutti i Soci del Touring.

A metà aprile è stata iniziata la spedizione dei Fogli 7 e 8 della Carta d'Italia al 500.000 che comprendono il territorio incluso fra il parallelo di Perugia e quello di Potenza. Questa carta è dunque già pubblicata per la sua massima parte: rimangono da distribuire soltanto i fogli relativi alla Puglia, a gran parte della Lucania, alla Calabria e alle Isole, fogli che usciranno in luce nei due prossimi anni.

La spedizione dei fogli 7 e 8 suddetti procede nella misura media di 10 mila copie al giorno: ne consegue che occorreranno circa 40 giorni lavorativi perchè essa sia terminata. Si può ritenere che lo sarà per la fine del mese di maggio.

Coi primi di maggio si inizierà pure la spedizione del Volume 4º della «Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia» che illustra «Le Stazioni Alpine della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia». Di questa pubblicazione si potranno far partire circa 6 mila copie al giorno finchè dura la spedizione della Carta al 500.000, e cioè, come abbiamo detto, fin verso la fine di maggio. Nella seconda quindicina di questo mese, invece, gli invii potranno essere alquanto intensificati, dimodochè si prevede che la distribuzione della Guida Pratica avrà termine verso i primi di giugno.

I Soci tengano dunque conto delle date sopra indicate e vogliano gentilmente astenersi dal far pervenire alla nostra Amministrazione intempestive sollecitazioni, richieste o reclami anche se basati su necessità individuali, non potendosi per alcuna ragione turbare l'ordine della distribuzione, che avviene secondo un criterio rigidamente stabilito ed ispirato al più sollecito e regolare disbrigo delle complesse operazioni che essa richiede.

I rappresentanti del Touring in seno al Consiglio del R.A.C.I.

A norma dello Statuto del Reale Automobile Club d'Italia approvato con R. D. 24 novembre 1934-XIII, sono entrati a far parte del Consiglio Generale, in rappresentanza del Touring, il nostro Vice-Presidente Ing. Comm. Mario Bertarelli e l'On. Dott. Italo Bonardi, Deputato al Parlamento.

La Direzione del Touring si compiace vivamente di queste nomine che stanno a dimostrare l'intima cordialità di rapporti esistente tra i due Sodalizi: cordialità resa ancor più significativa dall'avvenuta nomina a Presidente della Sede Provinciale di Milano del R.A.C.I. del Senatore Ing. Piero Puricelli, nostro autorevole Consigliere.

LA GUIDA D'ITALIA

Conoscere l'Italia è per gli Italiani insieme un dolce dovere e un alto godimento spirituale. E conoscerla non si può senza una guida fidata, che spieghi e commenti luoghi e fatti. Appunto per facilitare e diffondere questa conoscenza della nostra Patria, il Touring ha creato la sua Guida d'Italia, la più completa e omogenea descrizione dell'Italia nei suoi caratteri fisici, nelle sue gloriose memorie, nei suoi tesori artistici, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento. La serie, che comprende 17 volumi, viene rinnovandosi con nuove edizioni accuratamente aggiornate e perfezionate.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (Ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (Ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (Ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (Ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA GIULIA E DALMAZIA** (Ediz. 1934)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***LIGURIA E NIZZARDO** (Ediz. 1933)	» 16 —	» 18 —	» 20 —
***EMILIA E ROMAGNA** (Ediz. 1935)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
ITALIA CENTRALE (1):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - Ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
*II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - Ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - Ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
***ROMA E DINTORNI** (I vol. - Ediz. 1934)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE:			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - Ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
*II volume (*Napoli e dintorni* - Ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - Ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (Ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (Ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (Ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

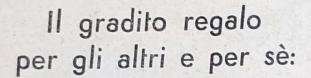
PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte - Lombardia - Veneto - Venezia Tridentina e Cadore - Venezia Giulia e Dalmazia - Liguria - Emilia e Romagna - II vol. della Guida dell'Italia Centrale - Roma e dintorni - Napoli e dintorni - Sicilia e Isole Minori - Sardegna e Corsica: Alla Sede **L. 190** —; Italia e Colonie **L. 197** —; Estero **L. 217** —.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE e ROMA E DINTORNI: Alla Sede **L. 50** —; Italia e Colonie **L. 53** — Estero **L. 61** —.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40** —; Italia e Colonie **L. 43** —; Estero **L. 50** —.
LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 235** —; Italia e Colonie **L. 245** —; Estero **L. 235** — *oltre alle spese postali*.

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; *per i non Soci essi sono aumentati del 100 %*.
Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

(1) Le notizie sulla zona attraversata dalla *Ferrovia La Spezia-Pisa, sulle Alpi Apuane, e su Lucca* sono contenute nel vol. I - e quelle *su Pistoia e Prato* nel vol. II - di « Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia » in attesa di essere comprese nel volume « Toscana » di prossima pubblicazione. Ciascun volume è posto in vendita: alla Sede del T. C. I. a L. 10 —; in Italia e Colonie a **L. 12** —; all'Estero a **L. 13,50**

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Prenotazione delle targhe anteriori per le automobili.

Il Comitato Olimpico Nazionale Italiano incaricato della distribuzione delle nuove targhe anteriori di tipo unico per autoveicoli — di cui già abbiamo dato notizia ai nostri lettori — comunica che le prenotazioni sono aperte al pubblico presso le sedi provinciali del R.A.C.I., contro versamento di L. 15 per ogni targa. Si ricorda che entro l'8 maggio p. v. tutte le automobili dovranno essere munite della nuova targa anteriore.

L'articolo 59 del Codice della Strada e le segnalazioni luminose sugli autoveicoli stranieri.

Tra i varî quesiti che il tanto discusso articolo 59 del Codice della Strada ha posto all'ordine del giorno, particolare esame ha richiesto quello riguardante la situazione di molti autoveicoli stranieri circolanti in Italia. Come è noto, le macchine estere sono in gran parte provviste di quei fanali di sagoma, fanali sussidiari sui parafanghi, ecc., che una interpretazione letterale del citato articolo vorrebbe vietati.

Ad eliminare possibili inconvenienti derivanti agli automobilisti stranieri circolanti in Italia dalla rigida applicazione della norma di legge, la Direzione Generale per il Turismo ha ritenuto opportuno interessare in proposito i Ministeri dei Lavori Pubblici e delle Comunicazioni. Premesso che le norme necessarie a determinare le caratteristiche e le modalità di applicazione degli apparecchi di segnalazione visiva degli autoveicoli sono in corso di studio presso questi organi, il Ministro dei Lavori Pubblici ha comunicato di aver impartito disposizioni affinchè gli Agenti incaricati di regolare la circolazione si astengano, nell'intento di agevolare gli automobilisti stranieri circolanti in Italia a scopi turistici, dall'elevare contravvenzione agli autoveicoli esteri aventi apparecchi di segnalazione visiva in numero superiore a quello prescritto, sia che detti apparecchi siano accesi, sia che vengano tenuti spenti.

« In tal modo — aggiunge la Direzione Generale del Turismo — saranno completamente evitati i lamentati inconvenienti, e si potrà intanto attendere alla compilazione da parte dei competenti Ministeri delle norme definitive che dovranno regolare la materia ».

Precedenza di passaggio delle tranvie sui veicoli.

Il 3° capoverso dell'art. 29 del Codice Stradale prescrive che negli attraversamenti di linee tranviarie su strade la precedenza spetta al materiale circolante su binario.

E' risultato che tale disposizione viene poco osservata da parte dei conducenti dei veicoli ordinari e degli autoveicoli, il che, specie nelle città di maggior traffico, è causa di incidenti stradali.

Allo scopo di eliminare le gravi conseguenze che derivano alla circolazione ed alla pubblica incolumità dalla inosservanza di tale disposizione, il Ministero delle Comunicazioni ha invitato le competenti autorità a provvedere con quei mezzi che riterranno più idonei a che gli agenti incaricati del disciplinamento del traffico stradale urbano facciano rigorosamente rispettare da tutti i conducenti di veicoli ordinari e dagli autisti, la disposizione suindicata.

Le nuove targhe di riconoscimento degli autoveicoli.

Col 31 marzo scorso scadeva il termine per la sostituzione della vecchia targa di immatricolazione degli autoveicoli con quella di nuovo tipo. La notizia è stata portata a conoscenza dei nostri lettori nel numero scorso della Rivista nel quale era anche indicato l'ammontare della ammenda comminata a sensi degli articoli 72 e 70 del Codice della Strada a chi dopo tale termine circolasse ancora con la targa di vecchio tipo.

Siamo in grado di comunicare che, in considerazione della impossibilità in cui parecchi uffici si sono trovati di consegnare nel termine utile la nuova targa a chi già ne aveva fatta prenotazione, il Ministero delle Comunicazioni ha disposto perchè in via provvisoria sia riconosciuta documento equipollente alla nuova targa la ricevuta di prenotazione di essa e pertanto sia esente da ammenda l'automobilista ancora sprovvisto della nuova targa ma in possesso di detta ricevuta. Quanto all'importo dell'ammenda i nostri lettori saranno lieti di apprendere che molti Comandi di Reparto della Milizia della Strada hanno dato istruzioni perchè, in caso di accertamento di contravvenzione per la mancanza della targa nuovo tipo o della ricevuta di prenotazione, venga applicata anzichè la multa da L. 1000 a 5000 quella prevista dall'art. 114 del Codice della Strada, variabile cioè da un minimo di L. 25 a un massimo di L. 100.

Guidoni e bandierine sugli autoveicoli stranieri.

Come i nostri lettori ricorderanno, nel numero di settembre della nostra Rivista vennero pubblicati sull'argomento alcuni chiarimenti tratti dalle disposizioni di legge in materia. Queste però, prestandosi a interpretazioni più o meno rigorose, hanno dato luogo ripetutamente a interventi di agenti della forza pubblica diretti a vietare l'inalberamento di bandierine sia turistiche che nazionali sugli autoveicoli provenienti dall'estero. Il Touring Club Italiano ha creduto opportuno interessare la direzione generale della Pubblica Sicurezza presso il Ministero dell'Interno perchè venissero definitivamente stabilite le direttive ufficiali in proposito.

Siamo lieti di portare a conoscenza dei nostri lettori e dei Soci delle associazioni turistiche straniere, che S. E. il Direttore Generale della Pubblica Sicurezza con nota del 7 gennaio ha comunicato che sono state emanate istruzioni in base alle quali l'uso dei guidoni e delle bandierine sulle automobili straniere circolanti nel Regno sarà tollerato.

Naturalmente permane a carico degli autoveicoli nazionali il divieto dell'uso di bandierine e simili comunque imitanti nella foggia, nelle dimensioni e nel colore i gagliardetti fascisti.

La campagna del silenzio riguarda anche i motociclisti...

L'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie, Automobili, partendo dalla constatazione che buona parte dei rumori molesti lamentati nella circolazione urbana è dovuta alle motociclette per l'inefficacia dell'apparecchio silenziatore di cui sono provviste, ha opportunamente richiamato i Circoli Ferroviari d'Ispezione sulla necessità di invitare le fabbriche di motocicli ad assicurarsi che gli apparecchi silenziatori applicati alle macchine di loro costruzione rispondano pienamente alle norme del Codice della Strada.

Giustamente la circolare dell'Ispettorato fa presente che le sanzioni dell'art. 63 del Codice della Strada medesimo dovranno essere applicate anche se la mancata eliminazione dei rumori di scappamento sia dovuta a difetto di costruzione.

I motociclisti sono dunque avvertiti: è nel loro stretto interesse accertarsi all'atto dell'acquisto di una macchina che l'apparecchio silenziatore risponda perfettamente allo scopo cui è destinato.

Della questione si è anche occupato il Consiglio dei Ministri nella seduta del 30 marzo, approvando uno schema di disegno di legge concernente prescrizioni circa l'uso del silenziatore.

Dazio sulla benzina contenuta nei serbatoi delle automobili.

Con Decreto del 28 luglio 1933 il Ministero delle Finanze dispose che venissero riscossi i diritti di confine (dazio doganale e tassa di vendita) sulla benzina contenuta nei serbatoi delle autovetture immatricolate in Italia e che rientrano in Italia dopo aver eseguito un viaggio all'estero.

La tassa è applicata limitatamente alla quantità eccedente i 12 litri.

Da qualche tempo questa disposizione è applicata rigorosamente, suscitando sorpresa da parte di molti automobilisti che evidentemente ignorano l'esistenza del provvedimento. Peraltro è da notarsi che gli automobilisti che escono dal Regno con una provvista di benzina superiore a 12 litri, possono notificare alla dogana italiana di confine, al momento dell'uscita dal territorio italiano, la quantità di carburante contenuta nel serbatoio allo scopo di godere dell'esenzione dai diritti di confine per una corrispondente quantità al momento del rimpatrio.

L'assicurazione sulla responsabilità civile in Danimarca e gli automobilisti italiani.

Facendo seguito alla notizia pubblicata in proposito nel numero scorso della nostra Rivista comunichiamo che la Società di Assicurazione « La Fondiaria » è stata pure ammessa a rilasciare la « carta di assicurazione A » per l'entrata degli automobilisti stranieri nel territorio danese.

Visita e revisione degli autocarri e degli autotreni per l'anno 1935.

In esecuzione del penultimo capoverso dell'art. 78 del vigente Codice Stradale, ogni anno gli autocarri e i treni automobili debbono essere sottoposti a visita di revisione presso i Circoli Ferroviari d'Ispezione, allo scopo di accertare che sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione.

Il Ministero delle Comunicazioni ha disposto che per l'anno 1935 le visite siano eseguite entro il 30 settembre e che in occasione di esse siano applicate le norme di frenatura approvate con Decreto ministeriale 8 maggio 1934, ad eccezione degli autocarri e rimorchi collaudati nel 1935 o che abbiano subìto l'aggiornamento della licenza di circolazione durante il 1935.

Documenti doganali per l'India Britannica.

È valida l'importazione temporanea nell'India Britannica e in Birmania degli autoveicoli da turismo cauzionati da « Carnets de passages en douane » rilasciati da Associazioni aderenti all'Alliance Internationale de Tourisme sotto garanzia della « Western India Automobile Association » con sede in Bombay.

Pertanto il Touring Club Italiano può oggi rilasciare « Carnets de passages en douane » (1)

(1) I « Carnets de passages en douane » e i Trittici possono essere richiesti dai nostri Soci alla Sede Centrale del T. C. I. in Milano, Corso Italia, 10, all'Ufficio del T. C. I. di Torino, Via Carlo Alberto 45-47, agli Uffici C. I. T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Napoli, Rapallo, Roma, Trento, Venezia, Verona, Zara, all'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C I. T.) di Trieste, agli Uffici dell'«Italia» Società di Navigazione, di Genova e San Remo, all'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia, alla Società di Trasporti Fratelli Gondrand agenzia di Firenze, all'Agenzia G. Fava di Imperia, nonchè ai nostri Uffici di Massaua, Asmara e Mogadiscio, presso la Società Coloniale Italiana per l'Eritrea.

per la temporanea importazione di autoveicoli nei seguenti Stati: Africa del Sud-ovest, Africa Occidentale Francese, Albania, Algeria, Austria, Belgio, Brasile Bulgaria, Cecoslovacchia, Ceylon, Cipro, Congo Belga e Ruanda Urundi, Cirenaica, Danimarca, Egitto, Eritrea, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Grecia, India Inglese e Birmania, Indie Olandesi, Iraq, Irlanda, Iugoslavia, Lettonia, Lussemburgo, Madagascar, Malta, Norvegia, Nyassaland, Paesi Bassi, Palestina, Polonia, Portogallo, Protettorato del Beciuanaland, Basutoland e Swaziland, Rodesia, Romania, Svezia, Svizzera, Tripolitania, Tunisia, Turchia, Ungheria, Unione del Sud Africa.

Il raduno dei « Volontari Ciclisti Automobilisti ».

Per iniziativa del Gruppo Volontari Ciclisti Automobilisti inquadrato nella sezione di Milano dell'Associazione Nazionale Volontari di Guerra, ricorrendo il 30° anniversario della fondazione del Corpo V. C. A., avrà luogo nei giorni 25 e 26 maggio un'adunata in Milano degli ex V. C. A. d'Italia.

Il programma comprende fra l'altro una gara di tiro a segno e una celebrazione ufficiale del 30° anniversario, oratore S. E. Marinetti.

Il Touring che si vanta di essere stato uno dei promotori del glorioso Corpo V. C. A. è lieto di porgere il suo saluto augurale ai valorosi convenuti. Sappiamo che i partecipanti all'adunata vorranno dimostrare la loro simpatia al nostro Sodalizio facendo offerta di una artistica targa di benemerenza la cui consegna avrà luogo nel corso di una cordiale visita che i volontari renderanno alla nostra Sede alle 17,30 del 25 maggio.

Gli organizzatori dell'adunata comunicano che le FF. SS. accorderanno ai partecipanti il ribasso del 70 % e del 50 % rispettivamente per i Combattenti e per i non combattenti.

La contabilità dell'automobile.

« Quanto costano i miei chilometri ?... ». Tale non amletico problema si pone anche quest'anno la « Vacuum Oil Co. », per conto degli automobilisti d'Italia, e lo risolve con la nuova edizione riveduta e corretta del suo « Ruolino di marcia ». Servendosi di esso l'automobilista diligente e sollecito del proprio interesse si mette in condizione di sapere ad ogni momento, ove lo voglia, qual'è il costo chilometrico della sua vettura, e di controllarne lo stato di efficienza e di rendimento attraverso i consumi specifici di benzina e di olio. Può inoltre seguire il funzionamento (inteso come percorrenze, consumi, spese) della sua macchina, tenendo conto, con precisa chiarezza e minima perdita di tempo, di tutti gli elementi, anche i più varî e meno consueti, che concorrono al costo d'esercizio.

Targa per gli autoveicoli della Milizia Nazionale Forestale.

Per gli autoveicoli appartenenti alla Milizia Nazionale Forestale è stata istituita la targa speciale di riconoscimento, che porterà in rosso su fondo bianco la sigla M. N. F., seguita dal numero progressivo di immatricolazione.

Le nuove norme di circolazione stradale entrate in vigore in Inghilterra.

La nostra Rivista e i giornali quotidiani hanno già fatto cenno delle disposizioni restrittive per i guidatori di autoveicoli che il Governo Inglese ha preso in vista del crescente numero di incidenti verificatisi sulle pubbliche strade, disposizioni intese appunto a diminuire le probabilità e le possibilità di incidenti e che culminano nel limite restrittivo della velocità che nell'abitato non può superare le 30 miglia orarie.

Ogni valutazione sull'efficacia delle norme entrate in vigore recentemente è prematura, nè d'altra parte sarebbe questa sede adatta per considerazioni del genere.

Per il momento interesserà ai nostri lettori apprendere che in vista della affluenza di visitatori stranieri che si prevede assai notevole in occasione delle prossime manifestazioni indette in Inghilterra per il giubileo del Re, il Ministro dei Trasporti ha disposto, a quanto ci comunica l'Automobile Association, che gli automobilisti stranieri, naturalmente muniti dei documenti internazionali prescritti, siano esentati dall'osservanza delle norme rigorose recentemente introdotte.

L'assicurazione obbligatoria degli automobilisti in una proposta di legge francese.

Una proposta di legge è stata approvata dalla Commissione Senatoriale relativa alla assicurazione obbligatoria degli automobilisti e motociclisti per gli incidenti causati ai terzi, stabilendo una garanzia di 300.000 franchi per le automobili da turismo e da piazza; di 500.000 franchi, al minimo, per le automobili da trasporto e di 100.000 franchi per i motociclisti.

La legge dovrebbe essere applicabile anche agli stranieri che entrano in Francia.

Nuovo regime doganale nella Saar.

Col ritorno del territorio della Saar alla Germania, sono entrate in vigore anche in quella regione le norme stabilite per l'ingresso nel Reich degli automobilisti stranieri. Pertanto l'automobilista che desideri entrare nella Saar a scopo turistico dovrà essere titolare di un trittico tedesco o di un «carnet de passages en douane», comprensivo, fra gli altri Stati, della Germania.

Usate l'appropriata gradazione di TOURING OIL per ogni tipo di macchina.
88
Richiedeteci i "Quaderni" per le vostre auto
TOURING OIL
FLUIDO
SEMIDENSO
DENSO
TOURING OIL
S.A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER - GENOVA

FERROVIE

Le facilitazioni ferroviarie della stagione estivo-autunnale.

I giornali quotidiani hanno già dato notizia delle facilitazioni ferroviarie che andranno in vigore nella prossima stagione estivo-autunnale e che possono riassumersi come appresso:

a) istituzione della riduzione del 50 % per i viaggi di andata-ritorno individuali a determinate località climatiche, termali e balneari che saranno indicate in elenchi di prossima compilazione;

b) istituzione della riduzione del 50 % per i viaggi di famiglia, accordando in più, alle persone che abbiano così viaggiato collettivamente per recarsi alla località di villeggiatura, la possibilità di effettuare un certo numero di viaggi anche individuali (sempre con la riduzione del 50 %) fra la località di villeggiatura e quella di ordinaria residenza. Per valersi di quest'ultima facilitazione gli interessati dovranno presentare apposita tessera intestata al capo famiglia, nella quale dovranno essere indicati i membri della famiglia.

Si considerano come membri di famiglia: il capo di essa e il coniuge, i figli e i figliastri, gli avi, i genitori, i fratelli e fratellastri, gli zii ed i nipoti, nonchè le persone di servizio con un massimo di due.

I biglietti avranno la validità di 60 giorni e potranno essere prorogati di altri 30 mediante il pagamento per ogni giorno di proroga del 2 % del prezzo integrale.

Per i viaggi delle famiglie è da tener presente che una volta effettuato il viaggio di ritorno di questa, scade il diritto di valersi della concessione per i viaggi individuali fra la località di villeggiatura e quella di residenza.

Sembra poi che il periodo di distribuzione dei biglietti, salvo per alcune località, sarà limitato ai mesi da giugno a settembre.

L'influenza degli autotrasporti sul bilancio delle Ferrovie dello Stato.

La Relazione del Direttore Generale delle FF. SS. sull'ultimo Esercizio 1933-34 dà grande rilievo all'influenza degli autotrasporti sul bilancio dell'Azienda Ferroviaria. L'ultimo bilancio ha segnato un ulteriore peggioramento nel risultato finanziario rispetto ai precedenti, come si rileva dal seguente prospetto, nel quale i proventi sono arrotondati al milione:

Esercizio	Prodotti Lire	Riduzioni %
1929-30	4.646.000.000	—
1930-31	3.980.000.000	14,3
1931-32	3.328.000.000	16,4
1932-33	2.985.000.000	10,3
1933-34	2.745.000.000	8,0

L'esercizio 1929-30 è l'ultimo che le Ferrovie considerano come immune dalle conseguenze della crisi mondiale e dalla concorrenza degli autotrasporti per le merci, e che si è chiuso con un apprezzabile eccedenza degli introiti rispetto alle spese. Il successivo si chiude in pareggio, poi comincia la discesa verso il deficit, come segue (a migliaia tonde):

Esercizio	Avanzo Lire	Disavanzo Lire
1929-30	91.674.000	—
1930-31	10.306.000	—
1931-32	—	197.812.000
1932-33	—	663.329.000
1933-34	—	806.956.000

Il prospetto va inteso nel senso che l'Esercizio 1930-31 consumò 81.368.000 lire dell'avanzo fatto nell'Esercizio precedente, e che il deficit dell'ultimo Esercizio rappresenta la somma dei deficit dal 1931-32 in poi.

Per quel che riguarda l'introito viaggiatori, per quanto in continua diminuzione, le Ferrovie si danno pace, poichè gli autoservizi pubblici già sono strettamente regolati per legge e nulla vi è da fare per impedire a chi lo voglia di viaggiare in auto anzichè per ferrovia. Ma per quanto riguarda i trasporti di merci, l'Azienda ferroviaria fa esplicito addebito agli autotrasporti dell'andamento deficitario della propria gestione, ad onta d'ogni provvedimento adottato per fronteggiare la concorrenza e per ridurre le spese d'esercizio. La citata Relazione valuta in un 20 per cento il traffico merci « sottratto » dall'autotrasporto alla Ferrovia nell'ultimo esercizio, per un corrispondente minore introito di 500 milioni. Se confrontiamo l'ultimo al penultimo esercizio si calcolano le seguenti riduzioni nel trasporto merci lungo le Ferrovie dello Stato:

per le tonnellate caricate	il 5,41 %
per le tonnellate chilometro	» 7,72 %
pei prodotti del traffico merci ..	» 11,13 %

Queste cifre stanno a dimostrare che la concorrenza dell'autotrasporto al trasporto ferroviario va estendendosi ai lunghi percorsi, e che incide prevalentemente sulle classi di merci che pagano le più alte tariffe. A conclusione di questa requisitoria, la Relazione invoca dal Governo che si provveda alla difesa del bilancio ferroviario « affrettando la trasformazione di sistemi non più adeguati alle moderne esigenze e addivenendo al razionale coordinamento dei varî mezzi di trasporto ».

Conclusione alla quale ben si può aderire, se per « trasformazione di sistemi non più adeguati alle moderne esigenze » si intende la liberazione delle Ferrovie dello Stato dall'obbligo di esercire linee tanto passive da non pagare con gli introiti nemmeno il carbone occorrente per muovere quattro pigre coppie di treni pressochè vuoti, e se per « coordinamento dei varî mezzi di trasporto » non si intende la privazione per gli autotrasporti delle loro più utili ed insostituibili caratteristiche: la prontezza nel rispondere ovunque alla richiesta, la semplicità e correntezza del contratto di trasporto.

La situazione ferroviaria negli Stati Uniti in rapporto alla concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

A cominciare dal 1930 può dirsi che le Ferrovie degli Stati Uniti comincino a subire fortemente gli effetti della crisi economica insieme a quelli della concorrenza dei servizi stradali, aerei e di navigazione.

Gli Stati Uniti sono il paese dove i trasporti automobilistici si sono maggiormente e più rapidamente sviluppati. Ma anche la concorrenza della navigazione aerea non è trascurabile per le ferrovie, specie nei casi di trasporto a lunga distanza fra le località dei due versanti. Valendosi dell'aeroplano, si può partire alle ore 16 da New York per arrivare l'indomani mattina alle ore 7 a Los Angeles: il viaggio dura quindi 18 ore e costa 160 dollari, compresi i pasti. Ora il treno più rapido sullo stesso itinerario impiega tre giorni di più: il prezzo del trasporto ferroviario, compresi, oltre il biglietto e il supplemento per il letto, anche i pasti, è complessivamente di 150 dollari. Per via aerea il viaggiatore spende dunque 10 dollari di più, ma realizza una notevole economia di tempo.

In genere le linee aeree regolari sono sovvenzionate fortemente dal Governo per favorire i rapidi trasporti postali.

Le ferrovie non hanno tentato di creare difficoltà al progressivo sviluppo dei servizi aerei, riconoscendo che essi rispondono alla crescente richiesta, da parte del pubblico, di trasporti rapidi: hanno invece cercato di associarsi alle compagnie di navigazione aerea, istituendo servizi combinati ferroviario-aerei, nei quali i viaggiatori che debbono percorrere grandi distanze utilizzano l'aeroplano durante il giorno e la ferrovia durante la notte.

La navigazione interna, per le vie dei grandi laghi e dei fiumi, e quella costiera, per via marittima, costituiscono già da tempo una concorrenza temibile per le ferrovie. Il bacino del Mississippì e i suoi grandi affluenti, i laghi e i canali che vi si collegano, formano una considerevole rete interna di vie navigabili. D'altra parte, l'estensione delle coste degli Stati Uniti, sull'Atlantico e sul Pacifico, offre al cabotaggio grandi possibilità che sono aumentate per il crescente traffico del Canale di Panama.

La concorrenza degli oleodotti (pipe-lines) i quali furono dapprima istituiti per il trasporto a distanza del petrolio, è stata fin da principio di danno per la ferrovia: la situazione si è aggravata da quando gli oleodotti vengono utilizzati anche per il trasporto della benzina.

Le ferrovie americane cercano di difendersi in tutti i modi dalla concorrenza.

Per quanto riguarda l'automobile, esse stesse hanno istituito servizi automobilistici

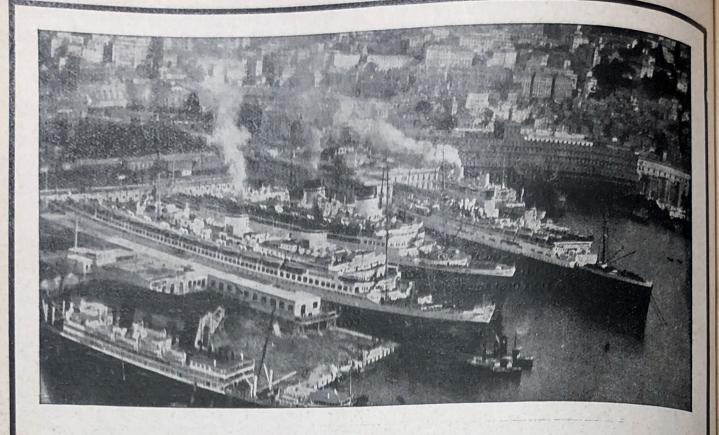
sostituendoli in vari casi a quelli ferroviari. Del mezzo stradale si sono valse anche per sviluppare il servizio di presa e consegna a domicilio delle merci, il cui raggio è stato ampliato fino a 450 km. Talvolta questo servizio viene fatto gratuitamente, cioè non si richiede nulla di più di quanto è dovuto per il trasporto ferroviario. Un esempio molto interessante di evoluzione è offerto dall'accordo, da tempo intervenuto ed ora in pieno vigore, tra la Compagnia ferroviaria « Pennsylvania Railroad » e la grande impresa automobilistica « Pennsylvania Greyhound Lines »: gli orari fra le linee delle due imprese sono stabiliti in modo da assicurare numerose coincidenze tra i treni e gli autocarri. Le biglietterie delle due compagnie rilasciano biglietti diretti per le località situate tanto su una rete, quanto sull'altra. La Compagnia automobilistica non si limita ad assicurare soltanto percorsi medi in coincidenza con la ferrovia: essa ha istituito, in pieno accordo con la ferrovia, servizi diretti su percorsi molto lunghi, come quello fra Pittsbourg e St. Louis, che è di circa 800 km.

Le compagnie ferroviarie cercano pure di aumentare la velocità e la comodità dei treni. Il treno dell'Union Pacific, mosso da un motore a scoppio di 12 cilindri, può raggiungere una velocità oraria di 177 km.: la sua velocità normale è di 145 km. I giornali quotidiani hanno già parlato dei vari tipi di treni americani, istituiti di recente, costituenti per la loro costruzione una specie di tutto unico fra le varie vetture, l'automotrice e il bagagliaio. Le grandi ferrovie americane ritengono che con questi nuovi treni potranno ridurre di circa 24 ore la durata del tragitto fra Chicago e la costa del Pacifico.

Nello stesso tempo, come abbiamo accennato, le ferrovie americane cercano di migliorare il conforto: vetture salon, vetture club, poltrone, divani; tavole per scrivere, piccole biblioteche, radio, aereazione calda e fredda, soppressione di rumori, di polvere, ecc.

Quattro ferrovie americane che servono il traffico tra Chicago e Minneapolis-San Paolo, hanno messo in circolazione treni merci che effettuano regolarmente il percorso di circa 700 km. in 11 ore, mentre prima per simili trasporti s'impegnavano in media 22 ore.

Ma una innovazione interessante, che riguarda i trasporti di merci, è stata realizzata con l'introduzione di vagoni di piccola capacità in cui le merci di alcune categorie vengono trasportate a prezzi molto modici.

Fra le innovazioni di carattere più generale nel campo amministrativo ricordiamo qui la istituzione da parte del Governo di un *Coordinatore federale dei trasporti*, che oltre ad avere ampi poteri di investigazione svolge la sua azione anche nel campo economico ed amministrativo.

NAVIGAZIONE

Facilitazioni per le navi da diporto straniere.

Con recente circolare diretta ai Prefetti delle provincie di confine marittimo e agli Uffici di pubblica sicurezza degli scali marittimi, il Ministero dell'Interno ha raccomandato che il controllo dei passaporti appartenenti a proprietari di navi da diporto estere approdanti nei porti del Regno, proceda con la maggior speditezza e che nei casi di viaggi di crociera di tali natanti gli organi di frontiera si astengano dall'apporre il visto quando il passaporto sia stato già timbrato nel primo scalo nazionale di approdo.

La circolare raccomanda inoltre di non insistere, salvo il caso di assoluta necessità, per conoscere in quali successive località del Regno tali natanti siano diretti, quando apparisca chiaro che si tratta di gite di piacere. Qualora invece le successive località di approdo vengano a conoscenza degli Uffici si raccomanda ad essi di darne tempestivo avviso agli organi di frontiera competenti perchè questi si astengano dal chiedere i passaporti nei casi in cui, raffrontando la distanza tra i successivi approdi al tempo impiegato a percorrerla, si possa desumere l'impossibilità che il natante abbia nel frattempo nuovamente attraversato acque straniere.

Potenze e pesi unitari dei motoscafi da corsa.

In un interessante studio riassunto sulla rivista *L'Energia Termica*, l'Ing. Mario Speluzzi si occupa dei varî coefficienti che maggiormente influiscono sulla velocità massima ottenibile dai « racers » di serie internazionale senza limitazione. Per quanto riguarda la potenza installata a bordo dello scafo e la velocità massima da esso ottenuta, l'A. ricorda che dal 1903 ad oggi la potenza è salita da 60 a 6000 CV e la velocità da 31,482 a 200,99 km.-ora: ossia, mentre la potenza è aumentata nel rapporto da 1 a 100, la velocità è divenuta soltanto 6,65 volte maggiore.

Limitandosi a considerare i « racers » che hanno conquistato dei *records* mondiali dal 1920 ad oggi, si nota che il peso dello scafo per unità di potenza installata è sceso da 3,4 kg.-CV ad 1,22 kg.-CV (*Miss America X*); valore quest'ultimo non lontano dai kg. 1,05-CV dell'apparecchio di Agello. L'A. osserva che il raggiungimento di ulteriori aumenti di velocità potrà ottenersi con l'adozione di motori d'aviazione potentissimi e leggeri, e che coi motori italiani Fiat A.S-6 da 3000 CV, è possibile costruire scafi monomotori con un peso di 1000 kg. per il motore e concentrare la potenza di 6000 CV con 2000 kg. per due motori, mentre quelli del *Miss America X*, di pari potenza, pesano complessivamente 3300 kg.

Conclude esprimendo la speranza che la motonautica italiana possa aggiudicarsi in un prossimo avvenire il primato mondiale di velocità con quegli stessi motori che hanno conquistato all'Italia il primato assoluto nell'aviazione. *Quod est in votis...*

Lavori portuali a Napoli.

Sono stati discussi ed approvati nell'ultima riunione del Comitato Amministrativo dell'Azienda Mezzi Meccanici e degli Arruolamenti portuali importanti provvedimenti che maggiormente potenzieranno il grande porto del Tirreno.

Tra questi provvedimenti vi è la ratifica dell'appalto per un impianto idrico al Molo Angioino, ora ribattezzato col nome augurale di Molo del Littorio.

L'impianto di un nuovo acquedotto con cunicolo praticabile lungo i due scaglioni di seicentocinquanta metri di conduttura, dello spessore di 200 millimetri e della potenza di cinquecento metri cubi d'acqua all'ora, permetterà ai più grandi transatlantici di rifornirsi in poche ore di centinaia di tonnellate d'acqua, con una sensibile economia di spesa.

Infatti, sinora, le grosse navi non solo non riescono a rifornirsi dell'intero fabbisogno idrico per mancanza di condutture di grosso e potente gettito, ma sono anche costrette a ricorrere all'ausilio delle navi cisterna e quindi a sottostare ad una tariffa necessariamente elevata.

Anche al molo Pisacane sono in corso i lavori per il nuovo impianto idrico, lavori che si prevedono ultimati entro due mesi. Anche a questo Molo la portata di rifornimento raggiungerà i cinquecento metri cubi all'ora con grande vantaggo di spesa e di tempo.

In detta riunione si è anche stabilito di sollecitare l'approvazione del progetto relativo all'attrezzatura ferroviaria del secondo pontile del *Vittorio Emanuele* ed è stata decisa la costruzione e la completa sistemazione della massicciata del primo pontile inclinato.

Il porto di Viareggio nella sua fase di esecuzione.

Una notizia ufficiale della Prefettura di Lucca annuncia che sta per entrare nella fase conclusiva la questione del porto di Viareggio.

A quanto recano i giornali quotidiani, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha deliberato di ultimare i lavori del Porto al duplice scopo di dotare di un adeguato ricovero la numerosa flottiglia viareggina e di restituire al litorale quell'interramento annuo che costituisce la caratteristica più attraente di questa notissima spiaggia.

I lavori che richiederanno la spesa di circa tre milioni assicureranno al nuovo porto un fondale minimo di circa sei metri.

TURISMO

L'attività turistica in Italia nell'anno 1934 secondo i rilevamenti statistici.

Le statistiche che il Bollettino mensile dell'ENIT viene pubblicando, giunte nel numero di marzo al compimento dei dati annuali 1934, offrono un quadro abbastanza completo e attendibile — per quanto è possibile in materia di così difficile accertamento — del movimento turistico, nazionale e straniero, in Italia durante il decorso anno. I risultati, nel loro complesso, compensando le differenze che presentano i diversi rilevamenti, appaiono pressapoco uguali a quelli del 1933, cioè notevolmente superiori a quelli del 1932, che rimane l'anno in cui la crisi turistica ha raggiunto la sua più grave espressione. Alcuni rilevamenti segnerebbero anzi nel 1934 un incremento assoluto dell'attività turistica nazionale dell'ultimo quinquennio, ma altri, contraddicendo quegli indici, riducono le constatazioni a più modeste e meno ottimistiche proporzioni.

L'affluenza turistica degli stranieri attraverso i transiti di frontiera risulta grandemente accresciuta nel 1934 in confronto dei precedenti tre anni, come si nota nella tabella qui riprodotta:

Anni	Ferrovia	Via ordinaria	Via marittima	Via aerea	Totale
1931	919.484	1.156.943	108.273	1605	2.186.305
1932	705.725	1.102.177	94.705	1963	1.804.570
1933	922.042	1.494.675	109.202	2389	2.528.308
1934	881.617	2.138.950	119.111	2694	3.142.372

Salvo le oscillazioni normali nel mutare degli anni, il movimento per ferrovia rimane pressochè stazionario, mentre in lieve aumento risultano quello per via marittima e quello per via aerea. In grande progresso è invece l'affluenza per via ordinaria, che salvo il lievissimo ripiegamento del 1932, ha segnato nell'ultimo quinquennio un continuo incremento. I dati del 1934 rappresentano un aumento del 43 % rispetto a quelli del 1933, del 94 % rispetto a quelli del 1932 e dell'84 % rispetto a quelli del 1931. Segno della vittoria degli automezzi nella concorrenza impegnata con le ferrovie al servizio del turismo.

Tenendo valide le congetture adottate nelle statistiche precedenti, in base a una presunta permanenza media di giorni 4,8, si sarebbero avute nel 1934 oltre 15 milioni di presenze di stranieri, con una spesa di oltre un miliardo e mezzo di lire.

Una tabella dimostrativa dell'affluenza attraverso i diversi transiti interessa specialmente per l'indicazione del numero degli sbarchi avvenuti nei porti italiani: è alla testa Genova con 34.074 arrivi, cui fanno seguito Napoli con 28.346, Venezia con 17.313, Trieste con 14.688, Brindisi con 9792, Siracusa con 3433, Bari con 3311, Palermo con 2050.

Quanto ai transiti continentali, risulta che il maggior numero di passeggeri in arrivo si verificò alla frontiera italo-svizzera con 1.120.057 per via ordinaria e 356.814 per ferrovia, in totale 1.476.871; seguono la frontiera italo-francese con 811.779 arrivi per via ordinaria e 209.344 per ferrovia, in totale 1.021.123; la frontiera italo-austriaca con 126.558 arrivi per via ordinaria e 234.036 per ferrovia, in totale 360.594; la frontiera italo-jugoslava con 80.556 arrivi per via ordinaria e 81.423 per ferrovia, in totale 161.979.

Risultati diversi, riguardo al numero degli arrivi e delle presenze degli stranieri, presenta invece la tabella compilata in base alle denunce fatte dagli albergatori all'Autorità di P. S. Vi sono registrati nel 1934, 1.679.190 arrivi e 8.324.799 presenze di stranieri (8,4 milioni nel 1930, 8,1 nel 1931, 6,7 nel 1932, 8,4 nel 1933). L'aumentato movimento turistico interno compensa però il lieve ripiegamento che segnerebbe l'affluenza degli stranieri nel 1934 rispetto all'anno precedente (28,3 milioni di presenze di nazionali nel 1930, 29,4 nel 1931, 30,5 nel 1932, 33,2 nel 1933, 33,4 nel 1934); sicchè si può concludere con la sicura constatazione che il movimento turistico in Italia si è accresciuto notevolmente e di continuo durante gli ultimi cinque anni. Secondo quest'ultima tabella, compilata in base alle denunce degli albergatori, risulta che la permanenza media degli stranieri è stata nel decorso anno di giornate 4,95, e quella dei connazionali di giornate 4,92.

Un'altra tabella consente di precisare l'importanza che il movimento dei viaggiatori assume nelle principali città d'Italia. Roma vi figura in testa come presenze di stranieri e arrivi di connazionali; Milano tiene il primato per presenze di connazionali, Venezia raggiunge il massimo numero di arrivo di stranieri; seguono per affluenza turistica degli stranieri, con risultati molto vicini, Firenze, Genova e Napoli. Ma i confronti non si potranno stabilire che in base ai dati della tabella che qui riferiamo:

	Italiani		Stranieri	
	arrivi	presenze	arrivi	presenze
Roma	520.306	1.250.195	172.088	766.584
Milano	483.475	1.338.924	58.917	178.354
Napoli	248.542	761.673	17.680	416.933
Genova	247.479	724.205	137.251	429.042
Torino	128.554	186.183	43.806	60.390
Palermo	211.779	635.067	16.250	50.056
Firenze	183.410	462.059	119.089	430.751
Venezia	160.186	775.103	201.121	657.424
Bologna	182.232	313.995	17.491	41.191
Trieste	99.472	129.123	40.346	69.989
Catania	87.807	261.168	3.111	12.757
Messina	55.825	126.724	3.224	7.765
Bari	60.557	126.056	3.757	9.016

a cui aggiungiamo i dati riferentisi alle principali città d'arte e d'attrattiva turistica:

Assisi	8.213	29.418	14.479	37.612
Perugia	15.650	69.592	5.019	56.864
Siena	17.680	67.023	8.927	35.990
Siracusa	18.957	79.022	5.098	20.716

Notiamo, fra le Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, le più importanti:

	Italiani		Stranieri	
	arrivi	presenze	arrivi	presenze
Merano	27.885	138.979	52.034	767.337
Bolzano	64.387	152.484	62.683	186.194
Cortina d'Amp.	18.578	252.184	22.382	138.660
Viareggio	45.099	1.079.583	7.016	76.194
Forte dei Marmi	13.447	524.659	1.450	32.954
San Remo	47.764	705.063	18.430	284.198
Alassio	11.571	277.535	9.309	190.440
Bordighera	3.279	107.665	3.235	127.645
Finale Ligure	11.811	428.435	408	12.987
Rapallo	9.586	164.583	12.249	112.716
S. Margherita	10.609	176.015	7.743	78.298
Abbazia	9.266	54.016	19.529	247.311
Rimini	63.117	1.402.183	3.458	47.584
Riccione	27.831	718.257	6.813	144.304
Cesenatico	13.693	461.031	1.036	33.079
Grado	5.799	84.578	4.143	64.829
Capri	4.308	56.495	13.875	165.230
Sorrento	1.807	10.191	6.280	38.207
Taormina	3.015	10.362	10.689	78.587
Montecatini	52.000	566.395	2.952	43.759
Salsomaggiore	32.244	551.356	807	14.555
Stresa Borromeo	6.043	33.808	19.252	79.639
Gardone	4.875	47.260	11.739	71.876
Como	15.455	64.423	11.158	29.171
Varese	11.501	171.641	1.599	14.079
Courmayeur	7.183	167.301	1.628	7.594
Bardonecchia	5.077	122.110	388	2.447
Acqui	8.343	160.925	931	25.731
Abano Terme	14.243	158.705	1.267	22.732
Fiuggi	14.150	194.113	115	1.339
Recoaro Terme	10.333	137.786	50	998

Per la permanenza dei connazionali, tiene il primato, fra le Stazioni di c. s. t., Rimini,

seguita da Viareggio, Riccione, San Remo, Montecatini, Salsomaggiore, Forte dei Marmi, Cesenatico, Finale Ligure; le più importanti per il soggiorno degli stranieri sono invece Merano, San Remo, Abbazia, Alassio, Bolzano, Capri, Riccione, Cortina d'Ampezzo, Bordighera, Rapallo.

Abbiamo più sopra osservato che i dati relativi al turismo per via ferroviaria sono piuttosto stazionari. Possiamo ben dire in regresso, se consideriamo la tabella rappresentante il movimento dei viaggiatori trasportati dalle FF. SS. nei sette anni dal 1928 al 1934 e il prodotto relativo:

Anni	N. dei viaggiatori (migliaia)			Totale
	1 Cl.	2 Cl.	3 Cl.	
1928	2.593	12.061	97.585	112.238
1929	2.403	11.882	96.846	111.131
1930	2.191	10.973	91.717	104.881
1931	1.707	9.011	77.715	88.434
1932	1.356	7.725	71.427	80.508
1933	1.370	8.323	70.513	80.207
1934	1.279	8.142	71.792	81.213

Anni	Prodotto in migliaia di lire			Totale
	1 Cl.	2 Cl.	3 Cl.	
1928......	173.422	463.100	971.674	1.608.196
1929......	169.112	471.207	968.647	1.626.966
1930......	152.623	448.116	952.151	1.552.890
1931......	124.183	380.842	838.903	1.343.928
1932......	100.112	328.047	769.728	1.197.887
1933......	92 188	314.531	754.424	1.161.143
1934......	84.889	283.474	686.655	1.107.019

Soprattutto si osserva che tanto il numero dei viaggiatori come l'incasso si sono ridotti costantemente per le classi 1ª e 2ª che sono quelle che maggiormente interessano il movimento turistico. Fra il 1928 e il 1934, la diminuzione fu di oltre il 50 % per la 1ª classe, del 30 % per la 2ª, del 40 % circa per la 3ª; il numero totale dei viaggiatori ha subito una riduzione del 38 % e l'incasso una del 45 %. E anche questi rilevamenti stanno a dimostrare come il turismo si valga sempre più largamente degli automezzi e ritorni alle vie ordinarie di comunicazione rese comode e perfette dalle cure dell'AA. SS. Però la discesa sembra aver toccato il suo punto d'arresto negli ultimi tre anni. Il 1934 ha registrato un sia pur lieve aumento del numero di viaggiatori, se non degli incassi; e tutto fa ritenere che il 1935, in virtù delle diminuite tariffe e delle nuove facilitazioni adottate, vedrà realizzarsi un nuovo incremento del movimento ferroviario. Così al crescente traffico turistico su vie ordinarie, si aggiungerà il rinnovato impulso del movimento ferroviario, al servizio di sempre più numerose masse nazionali e straniere, desiderose di conoscere e di godere i tesori di natura e d'arte che il nostro Paese possiede.

Ancora la Strada turistica dell'Etna.

La primavera in fiore... conduce gli stranieri e gli italiani a visitare la nostra terra e a godere delle infinite bellezze che essa ci offre.

Ed è motivo di grande compiacimento per chi si è dedicato con inesausta passione alla valorizzazione turistica del Mezzogiorno d'Italia, il constatare come questa regione, bonificata nelle sue strade e nella sua attrezzatura recettiva, sia ora meta di un sempre crescente afflusso di visitatori, alla scoperta di meraviglie forse insospettate.

Nel rinnovato fervore turistico del Meridione d'Italia, la Sicilia occupa naturalmente un posto di primo piano. Naturalmente, e meritatamente, aggiungiamo: in quanto, alle doti di cui natura ed arte furono prodighe, iniziative centrali e locali altre ne hanno aggiunte non meno gradite, quali un'organizzazione alberghiera di primo ordine e una rete di comunicazioni stradali fra le più accoglienti. In questo campo vogliamo richiamare ancora alla memoria dei lettori quella strada turistica dell'Etna di cui già ebbimo a occuparci diffusamente: e tanto più volentieri lo facciamo, in quanto l'occasione ci dà il destro di modificare una informazione inesatta che noi stessi avevamo accolta nel numero del marzo scorso.

La Strada dell'Etna, vanto della tecnica e della tenace volontà di chi presiede alle sorti

del turismo catanese, è liberamente aperta al transito ed esente da ogni contribuzione o pedaggio.

La perfettissima via vi accoglierà quindi nel modo più signorile: offrendovi lo splendore dei suoi panorami e non chiedendovi in cambio nemmeno il più piccolo concorso pecuniario alla grossa spesa che la costruzione e la manutenzione di essa hanno richiesto e richiedono.

Le vie di accesso alle Grotte del Timavo.

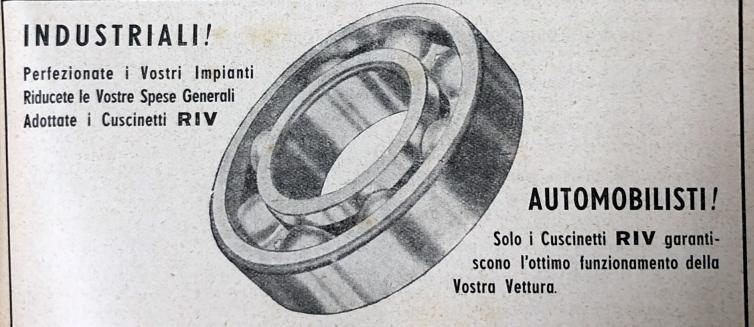
L'accesso alle Grotte del Timavo di San Canziano, alla cui valorizzazione turistica il Touring e, particolarmente, L. V. Bertarelli hanno dedicato appassionate energie, è reso ora assai agevole grazie a una vasta gamma di mezzi di trasporto svolgentisi su strada e ferrovia. Per comodità dei nostri lettori, diamo alcune indicazioni sulle comunicazioni estive fra Trieste e le Grotte stesse.

Esse possono raggiungersi: a) *In autocorriera*, con partenza da Piazza della Libertà per via Fabio Severo-Basovizza-Corniale-San Canziano (km. 21,5 in 45 minuti), tutti i giorni, escluse le domeniche, alle ore 9,15, le domeniche alle ore 8. Prezzo, compresa la visita delle Grotte, L. 22; durante il periodo del Giugno Triestino L. 18. – b) *In ferrovia*, dalla Stazione Centrale per Divaccia-San Canziano (km. 45 in ore 1,25). Prezzo del biglietto di andata e ritorno: giorni feriali L. 27,50 in II classe e L. 16,70 in III; giorni festivi L. 16,20 in II e L. 10,20 in III.

La tariffa per la visita delle Grotte, comprese guida e illuminazione, è di L. 10 per persona (L. 8 per i Soci del T. C. I. e del C. A. I., nonchè per Sottufficiali, militari e ragazzi fino ai 14 anni).

La Società Alpina delle Giulie, proprietaria delle Grotte, comunica che col 5 maggio avranno inizio le giornate domenicali di illuminazione completa delle Grotte. Esse si protrarranno fino a tutto settembre. In tali giornate avrà luogo un ulteriore servizio di autocorriere con il seguente orario: partenza da Piazza della Libertà alle ore 14,30 e 15,15; prezzo del biglietto di andata e ritorno L. 7; prezzo d'ingresso alle Grotte L. 5.

Le Grotte sono pure raggiungibili da Trieste *in bicicletta* per la strada Rotonda del Boschetto-Cacciatore-Chiusa-Basovizza-Corniale-San Canziano (km. 20,5 in ore 1,30) e a *piedi* per l'itinerario Rotonda del Boschetto-Longera-Basovizza-Corniale-San Canziano (km. 17,5 in parte lungo sentieri, in ore 3,30).

Più dettagliate informazioni potranno aversi rivolgendosi alla Società Alpina delle Giulie, Trieste, Riva 3 Novembre, 1; alla C. I. T., in Piazza Unità, 5, e alla Società Autoturistica Triestina, in Piazza della Borsa, 14.

POSTE-TELEGRAFI

Servizi postali da e per l'Africa Orientale.

Con recente disposizione del Ministero delle Comunicazioni, sono stati stabiliti i seguenti servizi da e per gli UFFICI DI POSTA MILITARE funzionanti nell'Africa Orientale Italiana:

Corrispondenza ordinaria – senza limitazione, esclusi gli espressi;

Corrispondenza raccomandata – senza limitazione, esclusi i campioni diretti nella Colonia;

Assicurate – limitate a quelle provenienti dall'Estero;

Pacchi postali – limitati a quelli ordinari diretti nella Colonia, contenenti documenti, tabacco e oggetti di uso personale, del peso massimo di kg. 2, non eccedenti il volume di 8 dm. cubi e la lunghezza di 40 cm. con l'imballaggio in tela;

Vaglia postali – esclusi i telegrafici;

Risparmi – senza limitazione, esclusi però i servizi accessori (acquisto di rendita, conversione in depositi della Cassa Depositi e Prestiti, riscossione interessi su certificati del Debito Pubblico, ecc.).

Non hanno pertanto corso tutti gli oggetti diretti a militari o a personale assegnato alle Unità mobilitate che non siano compresi nei limiti sopra indicati.

Riduzioni di tasse postali per l'Estero.

Per effetto del R. D. 28 febbraio 1935, N. 185, le tariffe postali italiane nei rapporti coll'estero, sono state ridotte dal 31 marzo u. s. e per alcune voci, come segue: soprattassa di trasporto aereo per le corrispondenze dirette nei paesi d'Europa (per l'U.R.S.S. fino a Mosca), per ogni 20 gr. o frazione di 20 gr. L. 0,60; diritto per reclami L. 2; ricevuta di ritorno domandata dopo l'impostazione L. 2.

Francobolli nuovi e francobolli originali.

Lo *Stato della Città del Vaticano* ha emesso una serie di 6 nuovi francobolli, stampati in rotocalco, per commemorare il Congresso Giuridico Internazionale dello scorso anno.

I valori da cent. 5, 10 e 25, rappresentano l'Imperatore Giustiniano che consegna il codice; quelli da cent. 75, 80 e 1,25, raffigurano il Sommo Pontefice Gregorio IX, assiso in trono, nell'atto di consegnare le Decretali.

Con una speciale serie di originali francobolli invece, l'Amministrazione Postale dell'*U.R.S.S.* per commemorare il ventesimo anniversario dell'inizio della grande Guerra, ha avuto l'idea di illustrare, a scopo di propaganda anti-militarista, una eventuale guerra futura. Mentre il francobollo di 5 copechi di detta serie, raffigura una città completamente indifesa sulla quale cadono bombe gigantesche, lanciate da aeroplani nascosti nella nebbia artificiale, quello di 10 copechi illustra la fuga nelle campagne della popolazione civile, per l'avvenuta distruzione delle città. La serie si completa con l'illustrazione di altri orrori resi con accentuazione di toni onde raggiungere il massimo effetto.

Dal punto di vista tecnico, è da notare l'adozione da parte del Ministro delle Poste Inglesi, di un procedimento di fotoincisione nella stampa di nuovi francobolli. « Esso permetterà — spiega il comunicato — di ottenere dei colori brillanti e delle tonalità più profonde, ed avrà per effetto di dare alle vignette un carattere più artistico ».

I primi valori emessi con tale procedimento sono quelli da mezzo *penny* e da un *penny*.

Le origini della cartolina postale.

Inventore della cartolina postale sarebbe tale Emanuele Hermann dell'Accademia militare di Vienna, che riuscì a farla adottare per prova dall'amministrazione postale austro-ungarica settantacinque anni fa (nel 1859).

Accolta con entusiasmo dal pubblico, la cartolina ebbe subito larga diffusione, venne adottata da tutti gli Stati ed invase largamente il campo della corrispondenza epistolare.

Accanto alla cartolina fabbricata dallo Stato furono poi, più tardi, autorizzate emissioni di cartoline per corrispondenza, semplici e con risposta pagata, fabbricate dall'industria privata, e che ebbero, come hanno tuttora, corso tanto nell'interno dei singoli Stati, che nei rapporti con l'estero, purchè rispondenti a tutti i requisiti e condizioni stabiliti dalle disposizioni interne degli Stati e dalle Convenzioni Internazionali.

Il forte incremento assunto oggi in Italia da tale forma di corrispondenza, lo si può desumere dalle seguenti cifre relative all'esercizio 1933-34 del Ministero delle Comunicazioni:

Cartoline di Stato semplici N. 70.719.161.

Cartoline di Stato doppie N. 15.307.217.

Cartoline dell'industria privata per corrispondenza N. 76.162.448.

SPORT

Ciclismo.

Milano-Sanremo e inaugurazione del Velodromo Vigorelli rappresentano i fatti salienti dello sport ciclistico nel mese di marzo. Due avvenimenti di altissima importanza.

La Milano-Sanremo del 17 marzo è stata una corsa veramente interessante, anche per il fatto che le condizioni atmosferiche non l'hanno favorita, contribuendo alla selezione dei concorrenti e aumentando le difficoltà del percorso.

Olmo, Guerra e Cipriani si sono battuti in volata sul traguardo di Sanremo per finire in quell'ordine davanti al giovanissimo Giuseppe Bartali che aveva staccato tutti gli avversari sul percorso e fu solo raggiunto negli ultimi venti chilometri per un guasto sopravvenuto al suo mezzo meccanico. Il destino non volle che il giovanissimo, che per la prima volta s'era allineato in una grande corsa, strappasse il più lusinghiero successo con una chiara e coraggiosa corsa tutta dovuta alla sua forza, alla sua decisione e alle sue qualità. La vittoria arrise al ligure Olmo che raggiunse Sanremo assai meno provato del campione d'Italia che fu però battuto di appena una ruota. I 281 km. furono coperti alla media oraria di km. 36,089, che non è la migliore fatta fin qui, perchè Guerra nel 1933 segnò una media di km. 36,138; ma quell'anno il tempo fu favorevole su tutto il percorso.

La vittoria di Olmo non fu certo una sorpresa, perchè il ligure divideva con Guerra e con il francese Roger Lapébie i favori dei pronostici della vigilia. Venuto a mancare, per una caduta, il francese, si trovarono appunto alle prese i due uomini migliori del campo italiano. Il successo di Olmo consentirà un maggiore interesse alle prossime grandi prove nazionali su strada valevoli per il titolo di campione ed anche per l'imminente Giro d'Italia che non sarà più dominato, come l'anno scorso, dal nome di un solo asso che ebbe anche spianata la via del trionfo dalle timidezze e dalle rinunce di alcuni avversari. La Milano-Sanremo ha messo in evidenza un complesso di ottimi concorrenti, di giovani che sono apparsi come vere promesse. Non dipenderà certamente dalla loro volontà se non riusciranno presto a confermare la bella impressione suscitata nella « classicissima », perchè le esigenze delle corse, il bisogno di entrare nelle squadre sovvenzionate dalle Case, l'opportunità di non creare imbarazzi ai dominatori costringeranno questi giovani a svolgere ruoli meno importanti e di sott'ordine, fino al

giorno in cui la fortuna, la classe od anche soltanto la convinzione sicura del proprio valore non li porrà per una seconda volta, ed allora definitivamente, nel rango dei primissimi.

Avviene ad ogni stagione che la prima corsa diffonda un senso di ottimismo sui successivi sviluppi delle competizioni ed anche per la Milano-Sanremo di quest'anno, ancorchè conclusasi con la vittoria dei più attesi, il comportamento di molti giovani ha aperto il cuore alle più rosee speranze. Toccherà appunto alle successive prossime competizioni di meglio chiarire la situazione e sarà tanto di guadagnato per questo sport, popolare fra tutti, se una massa giovanile potrà contrastare il passo ai campioni.

La prima giornata di corse al nuovo Velodromo Vigorelli ha confermato quanto sia viva la passione per le corse su pista e come fosse desiderato a Milano un campo sportivo perfetto. Il Comune di Milano fin dallo scorso anno ascoltò i desideri dei dirigenti nazionali del ciclismo e diede alla città un'ottima installazione. La imminente Mostra dello Sport nella sua parte retrospettiva dirà agli appassionati la parte importante che Milano ebbe fin dai primordi del velocipede e ricorderà le piste che già esistettero a Milano, a cominciare da quelle del Veloce Club in Via Vivaio, della Società Lombarda a lato del Cimitero Monumentale, dell'Arena, del Trotter, di quella coperta all'Olympia, del Ciclodromo Milanese di via Arona, del Velodromo Milanese di via Argellati, del Velodromo Sempione e di quella del Palazzo dello Sport. Il nuovo Velodromo Vigorelli riprende la serie e gli sportivi si augurano che esso rinnovi i trionfi che ebbero alcune delle piste nominate, e se dall'alba si possono trarre auspici per la giornata si può dire che il primo passo autorizza le previsioni più liete, perchè il numeroso pubblico che gremì ogni ordine di posti e l'ottimo sport offerto dai migliori campioni italiani e stranieri nelle diverse specialità dimostrarono quanta forza di attrazione e di interesse conservi lo sport ciclistico della pista.

Tra le corse disputate nel mese di marzo bisogna inoltre ricordare il Criterium di Mont Agel che fu vinto da Luigi Barral con due minuti di vantaggio sul connazionale Luigi Ferrando, l'altra gara in salita del Mont Faron, nella quale lo svizzero Amberg ebbe ragione di Barral per 15'', la Genova-Nizza, nella quale Bailo si fece soffiare la vittoria proprio sul traguardo dal francese Lesueur, il Criterium di Apertura vinto da Isidoro Piubellini a Milano, la Coppa Caldirola vinta da Enrico Tumicelli, il Gr. Pr. Freius a Torino vinto in volata su quindici avversari dal promettentissimo Osvaldo Della Latta, il Criterium di Apertura di Napoli in cui prevalse Nello Taddei, la Coppa Taurus a Milano nella quale vinse Pierino Favalli.

Nell'ultima giornata di marzo ebbe luogo la Milano-Torino nella quale Giovanni Gotti staccò di forza tutti gli avversari a 60 km. dall'arrivo dove giunse con un vantaggio di 2' 40'' su Mealli. Seguivano Bini, Cipriani, Masarati e Bertoni più staccati. A Nizza si concludeva la corsa a tappe 3ª Parigi-Nizza con la vittoria di René Vietto sul belga Dignef.

Sulle piste dell'Estero meritano di esser registrate le vittorie di corridori italiani e cioè di Guerra che in coppia con Van Nevele vinse in modo superbo la Sei Giorni di Anversa e di Giorgetti che riportò due successi nelle Sei Giorni di New York e di Chicago, sempre accoppiato al francese Letourneur.

Automobilismo.

Lo sport automobilistico non ha offerto in marzo grandi attrattive, perchè soltanto in aprile con le Mille Miglia e il Gran Premio di Monaco a Monte Carlo esso è entrato nel pieno della sua attività. E di questi avvenimenti parleremo nel prossimo fascicolo della Rivista. Il fatto più importante di marzo fu senza dubbio il *record* assoluto di velocità stabilito a Daytona Beach da Malcolm Campbell che coprì il miglio lanciato alla velocità oraria di km. 445,493, superando di poco il suo stesso *record* precedente che era di km. 438,490. Del risultato ottenuto dall'Uccello Azzurro (motore Rolls Royce di aviazione del tipo Coppa Schneider) il valoroso guidatore inglese non si mostrò molto entusiasta, perchè egli si era accinto all'impresa nella lusinga di ottenere un limite assai più alto che mettesse il suo primato più al sicuro da possibili tentativi. Ma le condizioni climateriche, lo stato del percorso, il logorio dei pneumatici ed infine lo stesso rendimento del motore non gli consentirono di raggiungere le 300 miglia orarie costituenti la suprema aspirazione che lo aveva spinto alla nuova audace impresa.

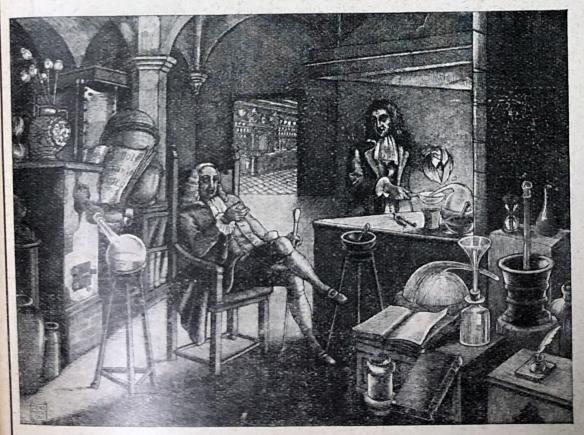
In Isvizzera venne disputata una corsa in salita da Ginevra al Grand Saconnex nella quale alcune vetture di fabbricazione italiana ebbero campo di affermarsi. Vincitore asso-

luto e della categoria da 2000 a 3000 cm.³ fu Ruesch con Maserati. Pure una Maserati, pilotata da Christen, vinse fra le macchine da 1500 a 2000. Tra le vetture da turismo per la classe fino a 1100 la vittoria spettò alla Fiat guidata da Pilloud.

Pugilato.

Carnera ha battuto a Nuova York Ray Impellettieri alla nona ripresa per abbandono. L'incontro e il suo epilogo diedero luogo a molte discussioni e alla squalifica del «primo» di Impellettieri che aveva inveito contro l'arbitro Jack Dempsey. L'incontro avrebbe dovuto servire al vincitore per entrare nel ristrettissimo novero dei pretendenti al titolo detenuto da Max Baer, ma sono tanti e così arruffati gli interessi che maturano attorno al Campionato del mondo che le ultime notizie di America, giunte dopo che la speranza Art Lasky fu battuta in 15 riprese dal maturo trentenne Jim Braddock, escludevano che Carnera potesse sperare di battersi. Naturalmente di ciò si sono mostrati assai lieti i pochi ma resistenti denigratori del valore del campione italiano, al quale non vollero mai perdonare di aver conquistato il titolo mondiale in contrasto con i canoni fondamentali del pugilato (qualcosa come gli «immortali principi») che vorrebbero escludere qualità di pugilista sommo ad un atleta di 120 kg. È certo che gli anni passano anche per Carnera e che molti contrattempi hanno forse potuto intaccare la saldezza del campione nostro, ma non è men vero che fu somma ingiustizia negare all'ex detentore del titolo le possibilità di incrociare nuovamente i guanti con il suo avversario, che ebbe la ventura di trovare il nostro pugile in un periodo di debolezza morale più che fisica. E' certo che la situazione sarà però presto chiarita, perchè Baer metterà il titolo in competizione entro l'estate.

A Parigi Carlo Orlandi battè ai punti Mico. Non altrettanto fortunato fu Tamagnini che fu battuto da Holtzer dopo un incontro equilibrato. Il pugilatore laziale ebbe la disavventura di salire sul ring con una mano lussata. L'infortunio è tanto più doloroso, in quanto Tamagnini perdette il titolo di campione d'Europa della categoria, per opera di un avversario che non lo equivale nè per classe nè per tecnica. Nella stessa riunione Cattaneo battè Young Borel. Un'ottima impressione fece sul pubblico parigino il romano Ansini che dopo aver pareggiato con Al Brown, battè ai punti in dieci riprese Sanchez. Sempre all'estero bisogna ricordare la continua ascesa di Werther Arcelli, il quale ebbe ragione a Boston di Tom Iones e il vittorioso combattimento di Bianchini a Buenos Aires contro il locale Alfredo Bilanzone.

Cleto Locatelli, che perdette molto tempo a Parigi nella lusinga di poter combattere,

ruppe gli indugi partendo recentemente per gli Stati Uniti, dove sarà raggiunto da Merlo Preciso, che è curato dallo stesso procuratore di Locatelli e che a Parigi aveva combattuto contro Royer, mettendolo fuori combattimento alla sesta ripresa.

In Italia i più notevoli combattimenti furono quelli disputati a Milano in una riunione in cui Orlandi battè Turiello in dieci riprese, Cavagnoli costrinse Urbinati all'abbandono alla sesta ripresa, De Laurenti sconfisse Marini in dieci riprese e Dell'Orto ebbe ragione di Negri in otto riprese e l'incontro svoltosi a Roma fra Turiello e Abbruciati che finirono alla pari. Nella stessa occasione ebbe epilogo il Campionato Italiano a squadre per dilettanti, fra Lazio e Lombardia superstiti di una lunga eliminazione regionale. Vinse nettamente la squadra laziale.

Sport invernali.

Tra le molte manifestazioni sciatorie disputatesi la prima domenica di marzo sono da segnalare il Trofeo Bianco del Re e la Coppa Miriam Potenziani al Terminillo, vinta questa ultima da Renzo Conte dello Sport Club Diciotto. Una brillante vittoria conquistò Kasebacher a Selva di Gardena nella gara per il Trofeo E. I. A. R. assegnato alla Scuola Alpina della R. Guardia di Finanza di Predazzo. Ad Aquila, la squadra di quel Gruppo Sciatori, composta da Gasparro, Troiani e Benedetti riuscì vincitrice della gara nazionale per staffette svoltasi sul Gran Sasso. A Monguelfo, Giovanni Perenin e Ingrid Franzelin vinsero lo «slalom nazionale». A Cortina d'Ampezzo ebbe luogo la premiazione dei vincitori delle gare sciatorie per il Campionato della M.V.S.N. Alla Presolana la squadra A della Azienda Elettrica Municipale di Milano risultò prima nella marcia per pattuglie di sciatori, organizzata dall'O. N. D. di Milano. A Sormano, Vittorio Gandola del Gruppo Sciatori Monte San Primo fu primo nel Trofeo Luigi Sormani. Nella magnifica conca di Artavaggio lo Sci Club Lecco con Radaelli, Longhi e Guzzi si aggiudicò la Coppa Toletti. Il primo arrivato fu Alfredo Radaelli. A San Candido la prova di fondo a squadre delle gare interreggimentali fra reggimenti di alpini e di artiglieria alpina fu vinta dal 7° Reggimento Alpini.

Nelle successive domeniche seguirono altre gare. Il norvegese Olaf Ulland vinse il Trofeo della «Stampa» con due salti di m. 56 e di m. 57. A San Martino di Castrozza, Vittorio Chierroni vinse lo «slalom maschile», Paola Wiesinger quello femminile, Dario Demenego la gara di salto. Al Brennero, la Coppa del Duce fu vinta dalla Divisione del Brennero con p. 40, seguita dalla Divisione di Brescia con p. 28. A Cortina d'Ampezzo nella gara di velocità fu primo Alfonso Lacedelli alla media di km. 87,800, mentre a Campo Imperatore Andrea Lacedelli era primo nella seconda gara per la Coppa F.I.S.I. La gara per la Coppa Principe di Piemonte indetta al Colle del Sestriere fu individualmente vinta da Giacinto Sertorelli, ma la Coppa fu assegnata allo S. C. Sestriere per merito di Fenoglio, Passet e Lantelme.

A fine mese la competizione massima fu la gara di «slalom» svoltasi al Lago del Mucrone. Lo spettacolo trascinò le folle degli appassionati che applaudirono i virtuosismi dei rappresentanti della S. C. Alpina di St. Moritz, Rudolph Rominger ed Emil Stoffel che conquistarono i primi due posti, davanti a Francesco Passet dello Sci Club Sestriere e Giacinto Sertorelli della Azienda Elettrica di Milano. Il tempo di 2' 47'' 2/5 segnato da Rominger sui 500 m. di percorso con un dislivello di circa m. 230, conferma le doti superiori di questo campione.

Calcio.

Con un 2 a 0, che nessuno si sarebbe aspettato dopo le vicende poco liete della preparazione, gli azzurri coronarono con un grande successo allo Stadio del Prater di Vienna la 119ª partita della loro carriera, il cui bilancio aggiornato è il seguente: vinte 59 (quella del 24 marzo a Vienna fu la 23ª vittoria ottenuta all'Estero), pareggiate 29 (delle quali 15 in Italia) e perdute 31 (soltanto 9 in Italia). I goal segnati ammontano a 259 contro 191 subiti. Nei confronti dell'Austria il bilancio degli azzurri è tuttora in passivo: basta rilevare che fu soltanto all'undicesimo confronto (Milano, 22 febbraio 1931) che gli italiani colsero la prima vittoria. A tutt'oggi le due avversarie hanno disputato 15 partite: l'Austria ne ha vinte 8 e l'Italia 3, mentre 4 terminarono alla pari. I goal segnati dall'Austria ammontano a 30 contro 15 degli azzurri. L'incontro vittorioso di Vienna è valido per la terza Coppa Internazionale ed è stato il 14° in ordine cronologico disputato per il Torneo. Gli azzurri si presero nettamente la rivincita della sconfitta subita a Torino nel febbraio 1934, quando gli Austriaci vinsero per 4 a 2. Le prime due edizioni della Coppa conclusesi rispettiva-

mente l'11 maggio 1930 ed il 28 ottobre 1932 vennero vinte dall'Italia e dall'Austria, le quali totalizzarono 11 punti in classifica. Al 6 aprile gli azzurri erano alla testa della graduatoria con 10 punti su 6 partite, seguiti dall'Austria con 7 (a parità di partite), dall'Ungheria (4 partite) e dalla Cecoslovacchia (5 partite) con 5 punti e dalla Svizzera che ha un solo punto all'attivo in 7 partite giocate. Bisogna notare che due partite, Svizzera-Ungheria e Cecoslovacchia-Austria, sono state giocate mentre questo numero della Rivista era in macchina, mentre altri quattro incontri devono ancora essere disputati e cioè Ungheria-Cecoslovacchia il 22 settembre, Austria-Ungheria il 6 ottobre, Cecoslovacchia-Italia il 27 ottobre e Italia-Ungheria il 24 novembre. Agli azzurri basterebbe vincere uno dei due incontri che ancora devono disputare, per garantirsi il successo finale. E poichè le modalità del torneo stabiliscono che la Coppa verrà assegnata alla Nazione che l'avrà vinta due volte anche non consecutive, appare assai probabile che l'ambito trofeo possa essere aggiudicato all'Italia. Le sei partite a tutto oggi disputate dagli azzurri hanno avuto il seguente esito: 2 aprile 1933, Ginevra: Italia batte Svizzera 3 a 0; 7 maggio 1933, Firenze: Italia batte Cecoslovacchia 2 a 0; 22 ottobre 1933, Budapest: Italia batte Ungheria 1 a 0; 3 dicembre 1933, Firenze: Italia batte Svizzera 5 a 2; 11 febbraio 1934, Torino: Austria batte Italia 4 a 2; 24 marzo 1935, Vienna: Italia batte Austria 2 a 0. La squadra che raccolse quest'ultimo lusinghiero e significativo successo era così formata: Ceresoli; Monzeglio, Mascheroni; Pitto, Faccio, Corsi; Guaita, De Maria, Piola, Ferrari, Orsi. I due punti furono segnati da Piola, che debuttava nella Nazionale A.

All'ultima domenica di marzo il Campionato italiano era giunto alla sesta giornata del girone di ritorno e le classifiche erano le seguenti: Juventus e Fiorentina p. 31, Ambrosiana p. 30, Roma p. 25, Lazio p. 22, Bologna, Alessandria e Palermo p. 21, Napoli, Milan, Brescia e Triestina p. 20, Torino p. 16, Sampierdarenese e Livorno p. 14, Pro Vercelli p. 10.

Dalla sesta giornata del girone di ritorno gli sportivi si attendevano il rimaneggiamento della classifica; invece il pareggio della Fiorentina a Napoli e quello della Juventus a Milano contro l'Ambrosiana lasciarono inalterata la graduatoria, rimandando alle successive giornate il compito di chiarire la situazione delle tre squadre di testa che sembrano le più autorizzate a competere per lo scudetto.

Le classifiche della Divisione Nazionale B erano le seguenti: Girone A: Genova p. 32, Pisa p. 31, Novara p. 28, Catania p. 26, Lucchese e Vigevanesi p. 23, Viareggio p. 22, Seregno p. 21, Messina p. 20, Cagliari, Casale e

Legnano p. 18, Spezia p. 16, Pro Patria p. 13, Derthona p. 12. Girone B: Modena p. 28, Pistoiese p. 27, Bari e Verona p. 24, Cremonese p. 23, Atalanta p. 21, Aquila p. 20, S.P.A.L. e Venezia p. 19, Foggia e Comense p. 18, Padova e Vicenza p. 15, Catanzaro p. 14, Perugia p. 9.

Tennis.

Il torneo di Monte Carlo è stato vinto da Palmieri, il quale, dopo aver battuto nella semifinale Von Cramm per 6-4, 0-6, 2-6, 7-5, 8-6, trionfava nella finale contro Austin per 6-1, 6-1, 7-5, conquistando in tal modo un successo fra i più significativi. Il giocatore italiano riconfermava la sua ottima forma vincendo con Caska il doppio uomini, nel quale erano battuti Del Bono-Rado per 3-6, 6-1, 2-6, 7-5, 6-2. Palmieri era meno fortunato a Genova nell'incontro Italia-Germania dove Von Cramm superava lui e Rado. Egli però batteva Denker che era pure battuto da Rado, ma la sconfitta di Rado-Del Bono nel doppio contro Von Cramm-Denker dava la vittoria alla squadra di Germania per 3 a 2. In seguito, al torneo di Bordighera Palmieri perdeva in finale contro Lesueur per 5-7, 6-0, 2-6, 3-6, ma in coppia con il francese vinceva il doppio contro Caska-Landan per 6-4, 3-6, 6-2. In quanto a Rado, il giovane giocatore milanese si riabilitava prontamente battendo nella finale del torneo di Sanremo il cecoslovacco Caska. Nello stesso torneo Palmieri-Lesueur vincevano il doppio contro Kulley-Hines.

Scherma.

Al torneo di Nizza gli spadisti italiani trionfarono nel torneo per la Coppa Gautier-Vignal, battendo successivamente la Germania per 25-7, il Belgio per 22-10, e la Francia per 18-6. Nella gara individuale di spada i primi due posti nella finale erano presi dagli italiani Battaglia Roberto e Mangiarotti Edoardo.

La Coppa dello Sporting Club di Monte Carlo per i fiorettisti è stata vinta dagli schermidori di Francia, contrariamente all'attesa, perchè nel 1933 e nel 1934 la vittoria era stata degli italiani. La sconfitta della nostra squadra contro le migliori forze fiorettistiche francesi non è però tale da impressionare.

Motociclismo

La stagione delle corse motociclistiche si è aperta con il Gran Premio di Tripoli e con la vittoria di una nuova macchina italiana, la Rondine, che nella categoria 500 fu la sola a compiere l'intero percorso con entrambe le macchine presentate. Pietro Taruffi compì i 25 giri del circuito, pari a km. 327,5 in 2 ore 3' 41'' 2/5, realizzando la media di 158 km. 893. Rossetti fu secondo in 2 11'40''. Tenni con Guzzi al settimo giro, prima di ritirarsi, compì il giro più veloce alla media di 177 km. 962. La categoria 350 venne vinta da Biagio Nocchi (Rudge) in 2 14' 53'' 3/5. È notevole il fatto che Pigorini (Guzzi) nella categoria 250 uguagliò il tempo delle 350 e cioè compì il percorso in 2 14' 34'' 1/5 alla media di 146 km. 096.

La vittoria assoluta di Taruffi con la nuova macchina accresce l'interesse per le competizioni motociclistiche della stagione, perchè il duello con la Guzzi formerà il motivo di richiamo e di attesa. Le qualità di entrambe le macchine sono tali da convincerci che il primato italiano della cilindrata maggiore è ormai raggiunto.

Atletismo.

Per quanto il numero delle corse campestri sia stato ridotto nella stagione appena chiusa, perchè la Federazione non volle quest'anno dar troppo lavoro agli uomini destinati a subire la selezione per le Olimpiadi, pure il successo di ogni gara di questa specialità fu pieno sia per intervento di concorrenti, sia per interessamento di pubblico. Particolarmente importante fu il 23° Campionato assoluto disputatosi a Romagnano Sesia, per il quale si attendeva un ennesimo serrato duello fra Pellin e De Florentis. Invece fra i due si intromise Giuseppe Lippi che contese con grande accanimento la vittoria. Luigi Pellin della S. G. Pietro Micca di Biella coprì gli 8 km. in 24' 17'' ma riuscì soltanto in ultimo a sbarazzarsi del Lippi, di un solo metro dopo un'emozionante lotta che entusiasmò il pubblico.

Ippica.

Le corse al trotto ebbero a marzo i maggiori avvenimenti a San Siro. Il Premio Nazionale, la grande prova dei tre anni nati in Italia, non ha avuto fortuna ed ebbe anzi svolgimento burrascoso. Ad una partenza tenuta valida, ma confusa, un solo cavallo, Aulo Gellio dell'Allevamento Roma, partiva prontamente, e gli altri concorrenti inseguivano distaccati. Il pubblico invadeva la pista e la corsa finiva miseramente, senza che Commissari o Giudici intervenissero per interromperla. Per calmare lo sdegno degli astanti, fra i quali pochi sconsigliati avevano tumultuosamente protestato e contribuito a rovinare la gara, i Commissari decidevano l'annullamento di quella corsa e ne ordinavano la ripetizione. A questa non partecipavano nè il vincitore di prima, nè il suo compagno di scuderia Apollo Augure e la vittoria toccava a Palladio

della scuderia Riva che batteva il favoritissimo Iago Clyde. In seguito interveniva la superiore autorità ippica che sconfessava i Commissari milanesi e giudicava doversi tener valida la prova vinta da Aulo Gellio. Il quale è veramente un grande cavallo e non è indegno dell'intervento superiore.

Ma questo evento massimo dell'allevamento indigeno, anche per i suoi dolorosi incidenti, non sanati completamente dal deliberato ricordato, passò in seconda linea per l'importanza assunta dai confronti fra i grandi assi internazionali che parteciparono al Premio Milano prima e al Premio Chiusura poi. Nella prima corsa su i 2160 m. Muscletone battè nell'ordine il vecchio Hazleton all'ultima corsa della carriera, il coetano Vitamine, che l'anno scorso nel paese di origine aveva fornito prove ancor più brillanti di quelle di Muscletone, Calumet Guy, la femmina Topsy Hanover che era partita al nastro dei 2140 metri, Calumet Desmond, che si era incamminato in rottura e Atlantic Volo. La superiorità di Muscletone fu nettissima perchè il quattro anni dopo aver girato sempre al largo si staccava a metà dell'ultima curva per vincere facile in 2' 51'' 6/10 (1' 19'' 4/10). Nel Premio Chiusura Vitamine e Muscletone partivano a 1650 metri, Topsy Hanover e Ella Brewer a 1630 e l'indigeno Lord Quinto Romano a m. 1600. In una corsa regolarissima ed entusiasmante Muscletone segnava il tempo di 2' 08'' (1' 17'' 6/10) velocità fino ad ora mai registrata in Italia, Vitamine era secondo e Topsy Hanover terza, ma ben separati dal vincitore che sul rettilineo non aveva neppur insistito.

I primi «classici» del galoppo furono disputati a Roma. Il Premio Regina Elena fu vinto da Colibri di Tonino Maino montato da Lamberti e il Premio dei Parioli fu un facile successo per Niccolò da Foligno di Tesio-Incisa, pure affidato a Lamberti. Questo tre anni aveva nella stessa riunione già vinto il Premio Principe Alfonso Doria ed a Pisa, per la sua prima corsa a tre anni, il Premio Pisa.

A Milano le corse al galoppo cominciarono a fine marzo e le prime prove misero in evidenza la buona forma della scuderia De Montel.

TRA I LIBRI

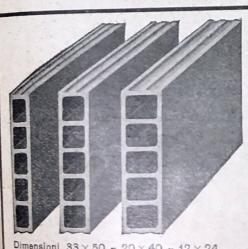
Gen. ALBERTO BALDINI. – *Elementi di cultura militare per il cittadino italiano.* – «Nazione Militare» Ed., Roma. – Pag. 932 con 236 incisioni in nero e 23 tavole a colori: L. 15. Per gli Ufficiali in congedo che ne facciano richiesta all'Amministrazione di «Nazione Militare» (presso il Ministero della Guerra): L. 12.

L'esperienza politica dell'ultimo ventennio, inducendoci a considerare la guerra come una realtà storica che rientra nell'ordine naturale delle cose, come una fatalità ineluttabile sempre possibile e presente, impone lo studio metodico e previdente di questa tremenda realtà, alla quale sono chiamate a cooperare le Nazioni nella totalità delle loro fortune e delle loro forze.

Di qui la necessità di educare militarmente tutti i cittadini, a cominciare dalla più giovane età. Scuola, formazioni giovanili sportive e politiche, istituzioni premilitari, esercito, sono chiamati ad attuare il grave compito, dal quale dipende il destino del Paese. E una speciale importanza acquista, nella soluzione del complesso problema, la preparazione morale e tecnica della gioventù studiosa, che dovrà fornire alla Nazione in armi gli ufficiali capaci di animare, disciplinare, amministrare, governare, guidare le masse combattenti.

Un contributo decisivo all'attuazione di questo compito è stato recato dalla pubblicazione fatta di recente, a cura del Ministero della Guerra, dell'opera dell'illustre Generale Alberto Baldini «Elementi di cultura militare per il cittadino italiano». E' un bel volume di grande formato, magnificamente illustrato, anche con numerose tavole a colori, denso di cognizioni relative alla costituzione degli organismi militari, navali ed aerei, alla descrizione e all'uso delle armi, all'organizzazione bellica del terreno, alla disciplina della Nazione in guerra, all'intima compenetrazione fra gli istituti militari e la vita politica e sociale del paese.

L'opera è soprattutto improntata a criteri didattici, essendo destinata agli allievi delle nostre scuole secondarie inferiori e superiori. Però la sua consultazione riesce sommamente utile e in-

teressante a quanti volgono la mente ansiosa verso le possibilità della guerra futura. Il libro del Generale Baldini, spiegando la nuova organizzazione e la dotazione bellica dei reparti, l'efficienza delle armi moderne, l'attrezzamento e l'entità degli eserciti nei futuri conflitti, apre come uno spiraglio sull'incognita verso cui si protende pensosa l'anima dei popoli.

Seguono un sobrio e completo racconto della partecipazione italiana alla guerra mondiale e delle principali battaglie della nostra guerra, e un chiaro esempio del concorso che combattenti, popolazioni civili, uomini ed armi debbono recare al raggiungimento della vittoria. Così l'esperienza del passato illumina l'avvenire col monito di una previdente e fiduciosa preparazione.

Il prezzo eccezionalmente mite mette il volume alla portata di tutti.

CARLO ERRERA. – *Testo di Geografia ad uso degli Istituti Tecnici Inferiori.* – Vol. I, *Geografia generale, L'Europa in generale,* pag. 162: L. 10. – Vol. II, *Geografia particolare, L'Italia,* pag. 132: L. 10. – Vol. III, *L'Europa,* pag. 166: L. 10. – Vol. IV, *Le altre parti del mondo,* L. 10. – Zanichelli, Bologna, 1934-XII.

Uno dei nostri maggiori geografi, Direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Bologna, ci dà un altro testo di geografia, chiaro e ordinato nell'esposizione e nella disposizione tipografica, aggiornato nei dati e nella dottrina, ottimamente stampato e riccamente illustrato e intercalato da brevi letture geografiche. L'autorità del nome dell'A., che da lunghi anni è apprezzatissimo Collaboratore del Touring particolarmente per l'Atlante Internazionale, è garanzia della bontà dell'opera, a cui auguriamo l'ampia diffusione che merita.

VALENTINO ORSOLINI CENCELLI. – *Le Paludi Pontine.* – Opera Nazionale per i Combattenti; Ist. Ital. d'Arti Grafiche, Bergamo, 1934-XIII, pag. 386, con 133 figure fra cui 2 tavole in tricromia.

Due superbe città già sorte, Littoria e Sabaudia, una delle quali eretta a capoluogo di provincia, una terza che sta sorgendo, Pontinia, altre due che seguiranno presto, Ausonia e Aprilia, quasi tremila poderi con relative case coloniche, centinaia di chilometri di strade asfaltate, altre centinaia di chilometri di canali, un nuovo parco nazionale, la malaria in gran parte fugata, copiosi frutti della terra redenta, la gioia della vita che fiorisce là dove era il terrore della morte annunciano la vittoria completa ormai prossima e ben giustificano che ci si volga indietro a guardare con orgoglio il passato di questa terra nella preistoria, nel mito, nella leggenda, poi nella storia tristissima lontana e in quella più a noi vicina. Così fa questo magnifico libro, i cui capitoli più seducenti e suggestivi sono quelli relativi alle Paludi Pontine nella letteratura, da Cicerone ad Augusto Sindici, e nell'arte, dal Piranesi ad Amedeo Bocchi e a Duilio Cambellotti, senza dire degli stranieri. Ottime le illustrazioni e nitidissima la stampa. Una copiosa bibliografia chiude la splendida opera.

A. GRASSELLI BARNI. – *In Sardegna.* – Vallecchi, Firenze, 1934-XII, pag. 270, illustrato: L. 10.

Fresco e vivace resoconto d'un viaggio nell'isola d'un appassionato cacciatore che sa vedere sulla sua via le bellezze del paesaggio, i caratteri delle genti e i problemi economici, le opere grandiose che stanno rigenerando l'isola non più « dimenticata ». Il migliore giudizio di questo volume è quello, autorevole quanto altri mai, di Grazia Deledda, che lo definisce « un'opera di bontà e di poesia ». « Pochi libri sulla Sardegna sono buoni come questo. Non è semplice e piacevole narrazione di avventure di caccia, sebbene molte pagine abbiano veramente la freschezza e l'arguzia ingenua dei racconti dei vecchi cacciatori barbaricini ».

R. CRESPOLANI – A. REBUCCI. – *Automobilisti e automobilismo* (Guida legislativa e tributaria della circolazione nazionale e internazionale). – Ed. E. Morpurgo, Roma. Un volume di pag. 391: L. 15. *L. 7 per i Soci del T. C. I.* che indirizzino le loro richieste direttamente all'Editore (Via Dora 1, Roma), indicando il numero di tessera.

L'Avv. Crespolani e il Gr. Uff. Rebucci hanno avuto l'ottima e pratica idea di raccogliere analiticamente, sotto le voci riferentisi ad ogni singolo argomento, cenni sulla complessa legislazione che regola l'automobilismo. Sono pertanto menzionate tutte le disposizioni di legge principali ed anche quelle di importanza secondaria relative alle norme di circolazione, alle tasse sulla circolazione automobilistica, al Pubblico Registro Automobilistico, ai dazi doganali, ai trattati e convenzioni internazionali sulla circolazione e sulle segnalazioni, ecc., ecc. La ricerca delle singole norme è agevolata dall'elencazione alfabetica degli argomenti cui le norme stesse si riferiscono.

Degna di nota l'iniziativa, particolarmente simpatica, degli Autori e dell'Editore di accordare un notevole sconto sul prezzo di vendita ai nostri Soci.

Les Guides Bleus. – *Savoie* (LXXII-494 pag., 15 cartine, 2 panorami, 9 schizzi topografici e 8 piante di città). – *Vosges, Champagne (Sud), Lorraine, Alsace* (LVIII-624 pag., 37 cartine e 45 piante e schizzi). – *Angleterre, Ecosse, Irlande* (LXXII-462 pag., 16 carte, 47 piante). – Hachette, Parigi, 1934: Frs. 50 ognuno.

La notissima collezione dei « Guides Bleus » (di cui fa parte l'edizione francese della Guida d'Italia del T. C. I. per gli Stranieri), diretta da Marcel Monmarché, si arricchisce ogni anno di volumi nuovi e rinnovati. Essa comprende anzitutto 12 volumi dedicati alle diverse regioni della Francia, guide regionali particolareggiate simili ai volumi della Guida d'Italia del T. C. I., una « France en 4 volumes » e numerosi volumi riguardanti Paesi dell'Europa e del bacino mediterraneo.

I primi due volumi qui annunziati sono nuove edizioni, ma tanto profondamente modificate, che quasi si può parlare di rifacimento completo. Dato lo sviluppo del turismo in automobile, le strade vi sono descritte con ampiezza corrispondente a quella data alle ferrovie. Viene così posto in migliore luce il paesaggio, alpestre e solenne nella Savoia, georgico sui colli tra Mosa e Marna. Il volume che descrive il Regno Unito è invece del tutto nuovo. Pregevolissima l'introduzione generale del Prof. Cazamian, limpida sintesi di tutto quello che un viaggiatore ha bisogno di sapere sulla geografia, gli aspetti naturali, la storia e l'arte delle isole britanniche.

Londra, a cui è dedicato nella collezione un altro volume apposito, ha in questo una trattazione sommaria, sufficiente per chi vi faccia un breve soggiorno. Gli itinerari ferroviari e stradali e le descrizioni di città, basati sulle guide Muirhead (Blue Guides), pur avendo uno sviluppo rapido, sono largamente sufficienti per una visita accurata dei tre Paesi.

Luigi Ghidini. – *Nuovo Manuale del Cacciatore*. – 8ª ediz. Milano, Hoepli, 1934-XII, pag. 660, con 300 ill.: L. 22.

Ecco uno di quei libri che meriterebbero qualche cosa di più che una rapida recensione, tanto ampia, varia e ricca è la materia contenutavi. In questo caso essa è così vasta, che se ciascun appassionato dell'arte venatoria sapesse quante cognizioni sono necessarie al perfetto cacciatore, probabilmente i seguaci di S. Uberto si conterebbero in assai minor numero. I capitoli relativi alle armi e alle munizioni occupano 178 pagine e contengono infinite nozioni e consigli pratici e curiosità. Poi si passa alla igiene, si tratta del vestito e della calzatura di chi si dà alla pratica della caccia, dei doveri del cacciatore. Quasi 100 pagine sono dedicate al fedele amico di quest'ultimo: cioè al cane, e sono pagine bellissime. Il capitolo sulla selvaggina è un autentico trattatello di zoologia; seguono le istruzioni alle cacce speciali: alla lepre coi cani, alla lontra, al tasso, alla volpe, al coniglio col furetto; poi leggiamo le istruzioni per le cacce di valle e per la battuta; poi, quelle intorno alla caccia vagante contro la minuta selvaggina, quelle sulla caccia coi richiami, lo specchietto, i rapaci e, infine, le norme per le cacce col capanno, specie contro i colombacci. Con altri capitoli sul bracconaggio, sulle migrazioni degli uccelli, ecc., nonchè sulla legislazione venatoria si chiude l'utilissimo libro.

Lina Böhm. – *Pittori milanesi del Settecento: Francesco Londonio*. – Firenze, Olschki, 1934, pag. 36, con 9 illustrazioni.

Monografia seria e definitiva. Detto della vita del pittore-incisore, morto sessantenne di apoplessia nel 1783, dopo una vita di buontempone, l'A. passa a studiarne l'arte, derivata dall'insegnamento di Ferdinando Porta ma specializzatasi nelle scene pastorali e in pochi ritratti, a ogni modo assai feconda, com'è documentato dal lungo catalogo delle opere che la Böhm ha compilato con molta diligenza e « senza scorta di alcun altro ».

C. Galassi-Paluzzi. – *Roma nel Mondo*. – Roma, 1934-XII, pubblicato a cura della Segr. Gen. dei Fasci Italiani all'Estero, pag. 24, con 30 cartine: L. 5.

E' l'appassionato, fervido e quasi fremente articolo già comparso nel 1° numero della rivista *Le Vie d'Italia e del Mondo* e riprodotto in lussuosa veste tipografica, perchè diffonda le alte parole presso i nostri connazionali all'estero.

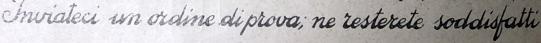
GIOVANNI COSTA. – *Caio Giulio Cesare, la vita e l'opera*. – Roma, Ed. Morpurgo, 1934-XII, pag. 188 con 30 rotoincisioni e una carta dell'Impero Romano al tempo di Cesare: L. 15.

I fatti della cronistoria sono accennati (ma con grande efficacia; basterebbero a dimostrarlo le poche righe sugl'idi di marzo) per quel tanto che era necessario a situare Cesare nel suo tempo, in uno dei periodi più agitati della storia di Roma e negli eventi di una vita eroica. La ragione di questi, la grandezza dell'uomo e la parte dominante da lui avuta nel suo tempo sono messi in vivissimo rilievo da una narrazione a rapidi scorci, pur essendo condotta sullo studio severo delle fonti.

GUIDO DI STEFANO. – *L'Architettura gotico-sveva in Sicilia*. – Palermo, Ciuni, 1935-XIII, pag. 84, con 44 ill.: L. 12.

L'architettura sveva nell'isola mediterranea ha caratteri indipendenti da quelli della tradizione arabo-normanna, nonostante l'uso comune dell'arco ogivale. In grazie di essa lo stile gotico trionfò nell'isola ed ebbe tale sviluppo da perdurare fin quasi all'avvento del barocco. Gli edifici svevi si distinguono in monumenti militari, i castelli di Federico II, che formano un gruppo compatto e omogeneo perchè promossi dalla volontà imperiale, e in monumenti religiosi, fra loro diversi perchè eretti da ordini ecclesiastici o su iniziativa di privati. Questi i caratteri fondamentali esposti nell'introduzione dall'A., che passa poi a studiare in particolare il castello di Milazzo, quello Maniace a Siracusa, l'Ursino di Catania, il castello d'Augusta e il castello di Lombardia e la torre di Federico a Enna, i castelli di Menfi e di Salemi. Frequenti riferimenti a monumenti della Puglia e della Lucania; molti rilievi e illustrazioni completano l'utile pubblicazione.

VARI. – *Il Correggio, raccolta di studi e memorie in onore di Antonio Allegri* (a cura di «Aurea Parma»). – Parma, La Bodoniana, 1934-XIII, pag. 96, con 22 tavole fuori testo: L. 20.

Attorno al Grande la critica è tuttora irrequieta, nè si può prevedere quando troverà l'*ubi consistam*. E' il destino dei sommi; quasi ogni età vi riconosce uno dei suoi e lo spiega coi propri sentimenti. Questa raccolta, uscita in occasione del centenario, comprende dieci studi di diversi critici, tutti di notevole pregio e, almeno quelli di critica pura, di lettura attraentissima. Tra i più felici notiamo il primo, di Giovanni Copertini, uno smagliante saggio di critica che bisognerebbe citare tutto quanto, nel quale ci pare assai indovinato l'avvicinamento del Correggio agli altri due grandi emiliani, Lodovico Ariosto e Giuseppe Verdi, figli tutti della «bella e serena terra emiliana» e cultori di un'arte «semplice, nobile, chiara e limpida». Anche molto interessante lo studio di Luigi De' Giorgi, sottile e acuta interpretazione iconografica della Camera di S. Paolo.

Vice Ammiraglio C. V. USBORNE. – *Fumi all'orizzonte (Ostilità nel Mediterraneo negli anni dal 1914 al 1918)*, tradotto dall'inglese a cura dell'Uff. Storico della R. Marina dall'Ammiraglio di Div. Wladimiro Pini. – Livorno, Tipo-Litografia della R. Accademia Navale, 1934-XIII, pag. 240 con 12 ill. e 10 carte: L. 15 (per i Militari delle Forze Armate e per i Soci del T. C. I.: L. 10; le richieste, accompagnate dall'importo, debbono essere inviate al Capo Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma).

Non vuole essere una storia delle operazioni navali del Mediterraneo durante la guerra mondiale, ma è una scelta di episodi tra i più brillanti e gloriosi, un'antologia dell'eroismo. Tra gli avvenimenti qui narrati (ognuno di essi — scrive l'A. — è una piccola campagna, che ci permette di inoltrarci nella mente del suo condottiero, di apprezzare le difficoltà incontrate, le decisioni prese e di seguire la condotta delle azioni) sono da segnalare quelli dei sommergibili inglesi nei Dardanelli, il blocco di Smirne, le azioni contro la zona degli Stretti, la guerra contro i sommergibili tedeschi, la crociera della « Doris » sulle coste di Siria, l'uscita nell'Egeo del « Goeben » e del « Breslau ». Sono per noi italiani di particolare compiacimento il racconto delle gesta di Luigi Rizzo, che affondò la « Wien » nel porto di Trieste e la « Szent Istvan » presso Premuda, e quello del forzamento del porto di Pola e dell'affondamento della « Viribus Unitis » da parte di Paolucci e Rossetti. Lo stile piano, lontano da ogni lenocinio di forma, intercalato da aneddoti, ne rende avvincente la lettura, dà la sensazione immediata delle cose vissute.

RIDOLFO MAZZUCCONI. – *Leonardo da Vinci*. – Firenze, Vallecchi, 1934-XIII, pag. 344, con 70 tavole: L. 3.

E' una biografia condotta con originalità, in uno stile terso e piano, e lodevole anche in quelle parti (particolarmente nel periodo formativo del Sommo), nelle quali lo scrittore si abbandona, com'egli si esprime nella prefazione, « con misurato impeto all'estro e all'intuizione », perchè quegli episodi non strettamente storici o documentati che vi si narrano non solo non escono dal campo delle probabilità ma trovano giustificazione in appunti o sentenze o note dei manoscritti vinciani. Da lodare anche le 70 tavole, che riproducono quasi unicamente disegni dell'insigne Maestro, formando così una raccolta di un'ampiezza quale solo si poteva trovare finora in grandi e lussuose pubblicazioni.

RICCARDO FILANGERI. – *Castel Nuovo, reggia angioina ed aragonese di Napoli*. – Napoli, Ed. Politecnica, 1934-XII, pag. 340, con numerosissime ill. e molte tavole fuori testo: L. 40.

E' l'opera conclusiva di molti studi e ricerche dell'illustre A. intorno all'attraentissimo argomento. Libera da polemiche, la trattazione, eccellentemente condotta, procede agile e attraente. Non ci è possibile seguire la storia di questo famoso arnese di guerra, che Carlo I d'Angiò fece iniziare nel 1279 per opera dell'architetto Pierre de Chaule, storia che s'intreccia a ogni momento con le vicende civili e militari della città; ci limiteremo a segnalare alcuni punti salienti che sono stati oggetto di appassionate polemiche. Così la lunga questione della paternità dell'Arco trionfale, di questo bellissimo « fiore del Rinascimento » italiano, viene dall'A. risolta, con argomenti convincenti, a favore di Francesco Laurana, nome già indicato da Pietro Summonte, mentre la direzione dei lavori è ritenuta di Pietro di Martino (vedasi *Napoli e dintorni* del T. C. I., 2ª edizione, ove sono seguite le medesime conclusioni). Tutte le opere d'arte che decorano l'insigne monumento vengono amorosamente studiate, comprese le celebri porte di bronzo, e, a proposito del caso famoso del proiettile rimastovi incastrato entrando dal lato interno, l'A. accede alla spiegazione che ne dette il Volpicella, pure prospettando un'altra ipotesi. In conclusione è un libro che soddisfa a ogni curiosità e che ci pare definitivo intorno a un monumento che, risorto a nuova vita grazie ad amorosi sapienti restauri, ha, con la recente Mostra di Arte Coloniale, iniziato una nuova storia. Anche la sontuosa veste tipografica e la ricca documentazione fotografica raccomandano questo bel libro.

Omaggio a Gabriel Faure. – Bari, Soc. Ed. Tip., 1934, pag. 294: L. 3,50.

Ventidue scrittori italiani hanno composto questo atto di doverosa gratitudine all'uomo che, come dice giustamente Albano Sorbelli, ci vede così bene a fondo. Il Faure non è soltanto lo straniero — ma si può veramente chiamarlo straniero? — che conosce bene l'Italia, ma che ne conosce perfettamente ogni singola parte e ne penetra l'anima e ne fissa l'immagine vera con la sua perspicace, acuta e viva prosa. Egli dice quindi a ognuno degli Italiani la parola che tocca più vivamente il cuore, quella che gli parla della piccola patria nella patria più grande. In fondo al fascicolo, che sta come un libro a sè, è una diligente bibliografia delle opere dell'insigne scrittore.

REGIA ACCADEMIA DI BELLE ARTI DI CARRARA. – *Il Decennio dal 1924 (II) al 1934 (XII)*. – A cura del Presidente Prof. Adolfo Angeli. – Ditta G. B. Petrettti, Carrara, 1934-XII, pag. 156, illustrato.

Dott. Ing. OTTAVIO PRIOLO. – *La costruzione della strada per l'Etna da Nicolosi alla Cantoniera Meteorico-Alpina*. – 14 pag., 5 schemi e carte e 10 tavole; – Stab. C. Costantino, Catania, 1934-XII.

LA VOCE DI NAPOLI. – *Piccola guida di Napoli, dei dintorni e delle isole*. – Pagine 340 con 32 ill., orari ferroviari, pianta topografica della città. Ed. «La Voce di Napoli», Napoli, 1934-XII: L. 10.

Ing. U. G. FERRERO. – *Il conducente di autocarri con motore Diesel*. – U. Hoepli, Milano, 1935-XIII. (Seconda ediz. aggiornata): L. 8.

U. VALBUSA. – *Piante alpine*, 96 figure a colori con testo. – *Insetti*, 127 figure a colori con testo, nella collezione «Piccolo Atlante Popolare di Storia Naturale», Lattes, Torino: L. 6 ciascun fascicolo.

GUIDE ITALIANE. – *Londra e dintorni, con Oxford e Cambridge*, pag. 298, 7 carte e piante, Edizioni Guide Turistiche, Novi Ligure, 1935-XIII: L. 16; *sconto del 10% ai Soci del T. C. I.*

Statistica dei Soci al 31 marzo 1935-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1935		N. 159 205
Nuovi soci annuali iscritti per il 1935 alla stessa data		» 11 766
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934	N. 229 378	
Nuovi soci vitalizi iscritti al 31 marzo 1935	» 2 116	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1935	» 9 318	
		» 240 812
		N. 411 783
Presumibili rinnovi di Soci annuali gia iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni		» 20 000
Totale Soci ...		N. 431 783

Direttore: SEN. CARLO BONARDI.
Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Redattore Capo responsabile: ANTONIO BANDINI.
Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80